

## Mediterrane Schifffahrt im Mittelalter

Berckenhagen, Ekhart

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Berckenhagen, E. (1994). Mediterrane Schifffahrt im Mittelalter. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 17, 23-50. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-59738-1>

### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

### Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

# SEESCHIFFFAHRT

## MEDITERRANE SCHIFFFAHRT IM MITTELALTER

VON EKHART BERCKENHAGEN

Als ältestes Denkmal frühmittelhochdeutscher Sprache enthält des Bamberger Domherrn »Ezzos Lied« (in der Vorauer Handschrift, um 1120) am Ende auch eine Richtlinie für christliche Seefahrer: *O crux salvatoris / Du unsere Segelgerte bist. / Diese Welt alle ist das Meer, / Mein Gebieter Segel und Fähre, / Die rechten Werke unser Segelseil, / Die unsere Fahrt richten heim. / Das Segel – der wahre Glaube – soll / Uns verhelfen zu unserm Wohl. / Der heilige Odem ist der Wind, / Der uns die gute Straße bringt. / Himmelreich ist unser Heimatland, / Da wollen wir landen, Gott sei Dank!*

Wie sich aus vielen, farblich unterschiedlichen Glaskuben infolge menschlicher Imagination ein Mosaik zusammensetzt, so entsteht aus zwei Dutzend Wiedergaben von Schiffen, dazu aus Impressionen von Augenzeugenberichten, historischer und dichterischer Erschließung nachfolgendes – von 500 bis 1500 reichendes – Panorama maritimer Entwicklung im Mittelmeer. Dabei erleben wir – begrenzt durch versinkende Antike und beginnende Renaissance – die mediterranen Epochen europäischer Völkerwanderung und Kreuzzüge, die Auseinandersetzungen zwischen Byzanz und Islam sowie den vier untereinander konkurrierenden Seerepubliken Amalfi, Pisa, Genua und Venedig.<sup>1</sup>

Nachdem am 11. Mai 330 »Constantinopolis« (seit 1453 Istanbul) als »Nova Roma« gegründet, die Reichsteilung in West- und Ost-Rom 395 durch Theodosius I. vollzogen sowie 493 der Ostgoten-König Theoderich († 526) Herr Italiens geworden war, errang das byzantinische Weltreich, und zwar unter Kaiser Justinian (527/565) – nach Vernichtung von Vandalen 533 und Goten 535/552 – in Europa, Asien und Afrika seine weiteste, durch eigene Flottenmacht gedeckte Ausdehnung.

Ravenna spielte erneut eine wichtige Rolle. Darum bekannte Dante (1265–1321) in der »Divina Commedia« (Hölle V, 97) auch stolz: *Es liegt die Stadt, wo ich geboren wurde<sup>2</sup>, Am Meeresstrand, wo sich der Po hinabsenkt*. Erläuternd fügte Ferdinand Gregorovius (1821 bis 1891) seinen »Wanderjahren in Italien« 1863 ein: *Ravenna war ursprünglich wie Venedig zum Teil auf Inseln gebaut ... dessen ausgezeichnete Lage bestimmte schon [Kaiser] Augustus, es zu einer Flottenstation des Adriatischen Meeres zu machen, so entstand der Hafen Classe (Abb.1). Natürlich würdigt Gregorovius unser musivisches Bild der untergegangenen Vorstadt Classe ... eine fest gemauerte Burg mit Zinnen und Türmen, das blaue Meer, Segelschiffe, die den Hafen bezeichnen ... (Abb. 1a).*

Zugleich gemahnen sie daran, daß es Justinians Marschall Belisar im September 533<sup>3</sup> gelungen war, mit seinem gelandeten Heer von gut 20 000 Mann die verbliebenen Vandalen-Streitkräfte bei Sousse in Tunesien endgültig auszuschalten. Zum Truppentransport dorthin dienten damals – wie Belisars Geheimschreiber Procopius, Sensationsjournalist, Historiker und Teilnehmer an der dreimonatigen maritimen Invasionsüberfahrt, berichtet

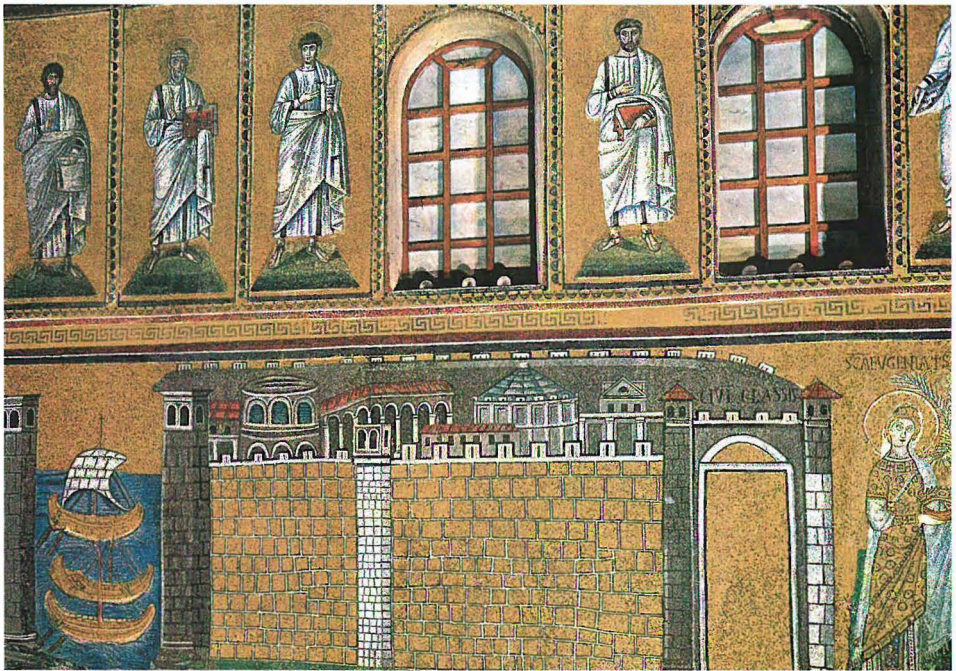


Abb. 1 Die befestigte Adria-Hafenstadt Classe vor Ravenna; zwischen den Hafentürmen drei offene, einmastige Frachtschiffe mit jeweils zwei Heckrudern, das obere mit gesetztem Rahsegel, Wandmosaik in San Apollinare Nuovo zu Ravenna, 6. Jahrhundert.

Abb. 1a Hafen-Detail aus Abb. 1.

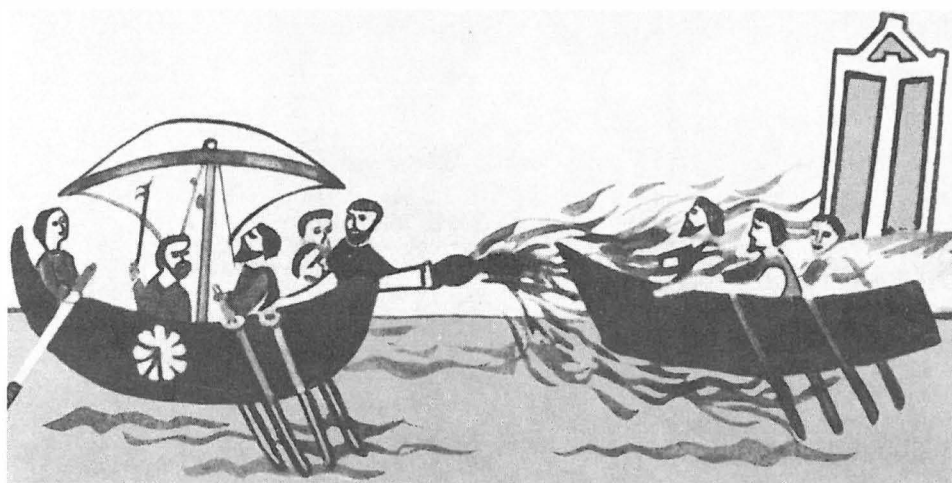


Abb. 2 Bei der Belagerung Konstantinopels von Bord eines byzantinischen Schiffs der Flotte Michaels II. (820–829) auf den Feind – mittels Siphon – geschossenes »griechisches Kriegsfeuer«, nach byzantinischer Miniaturmalerei des 13. Jahrhunderts.

(Bella 3, 9ff.) – 500 gewaltige Lastensegler. Ihren Schutz gewährleisteten 92 lange Schiffe, die für die Schlachten zur See gebaut waren; diese nennt man heute dromones.

Für das 7. Jahrhundert wirkten zwei Ereignisse ebenso revolutionär wie epochal: im politisch-religiösen Bereich das Entstehen des Islams und im militärisch-technischen Sektor jene seit 671 reifende Erfindung des aus Heliopolis/Syrien stammenden Ingenieurs Kallinikos. Er brachte das durch ihn verbesserte »byzantinische Kriegsfeuer« erst dank seiner dazu entwickelten Siphons (röhrenförmigen Druckspritzen) zu kriegsmäßiger Verwendung.

Dieses höchst erfolgreich eingesetzte »Feuer« (Abb. 2) bestand – nach Franz M. Feldhaus<sup>4</sup> – aus Schwefel, Steinsalz, Harz, Erdöl, Asphalt und gebranntem Kalk. Sobald er mit Wasser in Berührung kommt, erhitzt er sich bis auf etwa 120°. Dadurch wurden die brennbaren Bestandteile des Feuersatzes entzündet ... es entwickelten sich Dämpfe, die in Verbindung mit der Luft explodierten ... Das Feuer erzeugte durch seine Eigenart eine große moralische Wirkung ... und es konnte auf nahe Gegenstände infolge der Explosionen sogar mechanisch zerstörend wirken.

Wahrscheinlich sind die ersten Siphone ausprobiert worden, als zu Beginn der Belagerung [Konstantinopels] die arabischen Schiffe gegen die Häfen vordrangen, so daß der Bericht des Theophanes, wonach schon 672 »Feuerträger« mit zwei Masten und leichten Booten gebaut worden seien, das Datum der praktischen Durchführung der Erfindung ziemlich richtig angibt, schreibt Frank Thiele<sup>5</sup> (1890–1977) und fährt fort: Während bisher die Griechen in der Verteidigung geblieben waren, gingen sie [im Frühjahr 678] überraschend zum Gegenstoß über, diesmal begleitet von einer großen Anzahl kleiner Boote. Die Flotte segelte über das Marmarameer und traf bei den Parischen Inseln vor Kyzikos auf die arabischen Vorposten ... Die Schlacht begann ... Die arabischen Kriegsfahrzeuge waren in der Mehrzahl und fächerten die Front weit auf, um das Gros der griechischen Flotte zusammenzudrängen. Doch als sie ihre Angriffsmanöver durchführten, schoben sich die Feuerträger zwischen den griechischen Seekreuzern in die Front und donnerten ihre erste Ladung ab. Ehe die heransegelnden Verbände die Lücken der brennenden Fahrzeuge füllen konnten,



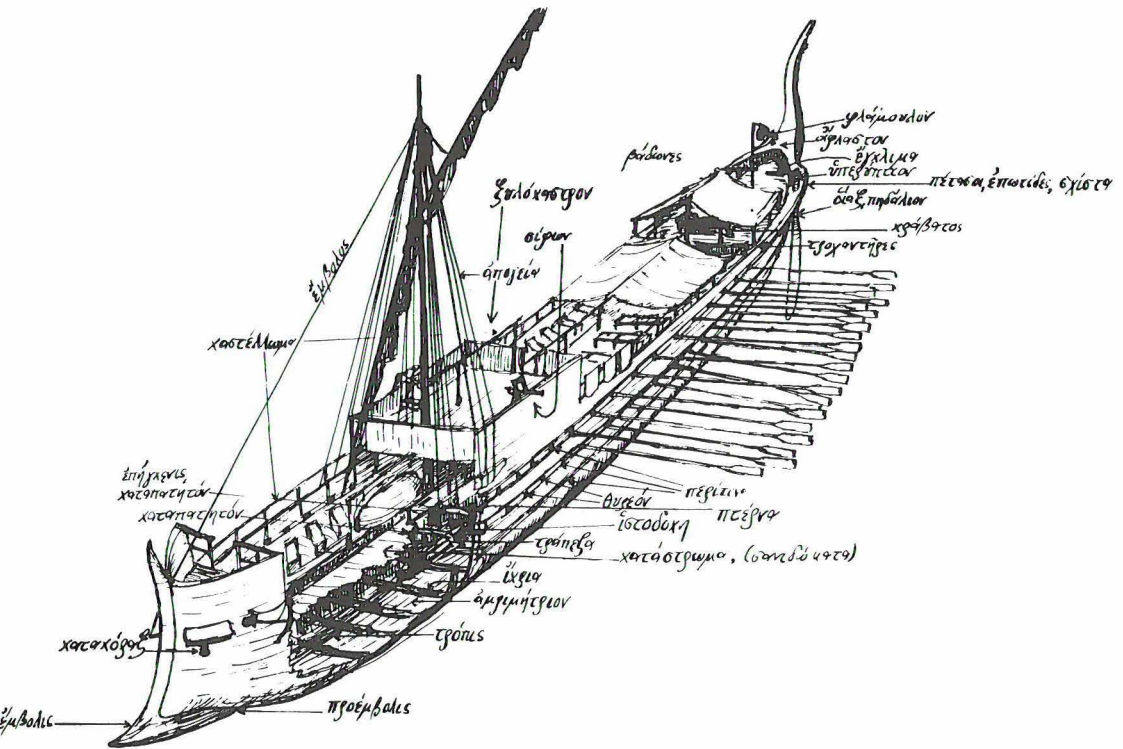


Abb. 3 Byzantinische Dromone, um 850. Rekonstruktions-Zeichnung nach zeitgenössischen Unterlagen (von E. Eickhoff<sup>6</sup>).

waren schon neue Kanonenboote aufgetaucht. Es heißt, daß Kallinikos selbst die Flotte seiner unheimlichen, in Rauch, Blitz und Donner gehüllten Siphonträger geführt habe, die nun durch die versinkenden, brennenden und manövrierunfähigen arabischen Großsegler hindurchstießen und Schuß um Schuß auf die herannahenden Kriegsschiffe abgaben. Sie brannten, als sei das Meer in eine kochende und feurige Hölle verwandelt; die Deckaufbauten brachen zusammen, das Takelwerk flammte auf, ihre Segel zerfetzte der Wind zu Wolken von Feuerfunken und glühend-flatternden Fahnen, und da die Brander sich durch ihre aufgelösten Reihen drängten und mit gräßlicher Präzision aus den Rohren den brennenden Tod über die zur Flucht abdrehenden Araber schossen, hatte die hinter ihnen anbrausende griechische Kriegsflotte ein leichtes Spiel.

Der zweite Teil der Schlacht war ein Zusammenpressen, Jagen und Zertrümmern der arabischen Reste, die, außerstande, eine Formation zu halten, nur noch einzeln um ihr Leben rangen. Die Griechen enterten die Hilflosen, stießen Lecks in die Unterwasserplanen, daß die schweren Fahrzeuge krängten, absanken, kenterten. Am Ende setzte ein heftiger Wind ein, der die Flammen zu riesigen Fackeln aufblies und sich schließlich in einen Sturm verwandelte, der das Zerstörungswerk vollendete ... Nur ein paar Schiffe erreichten den Hafen von Kyzikos. Die Griechen kehrten heim und meldeten dem Kaiser die Vernichtung der arabischen Seemacht.

Es war der größte Seesieg, den je ein Reich der Antike und des Mittelalters auf dem Meere errungen hatte, mächtiger als der von Actium, in dem Octavian Antonius und Kleopatra niederrang, eine der fürchterlichsten Niederlagen der Weltgeschichte. Noch im Früh-

sommer desselben Jahres bat Mu'awiya um Frieden ... Der Friedensvertrag wurde Anfang August 678 in Damaskus geschlossen.

Wir hören von weiteren erfolgreichen »Kriegsfeuer«-Einsätzen bei der zweiten (717/718) und späteren Belagerungen Konstantinopels – bis 1139 das Griechische Feuer wegen seiner allzu mörderischen Wirkung auf dem 2. Lateranischen Konzil für die europäische Kriegführung geächtet wurde.

Ekkehard Eickhoff<sup>6</sup>, dem wir die historisch fundierte Rekonstruktionszeichnung einer byzantinischen Dromone der Zeit um 850 (Abb. 3) verdanken, beschäftigte sich eingehend nicht nur mit diesem damals kampfstärksten Kriegsschiff, das, bei einer Besatzung von 200 Mann, als Hauptarmierung drei Siphons führte (einen im Vorschiff und zwei an den Flanken des mittleren, teilweise »gepanzerten« Verdecks), sondern auch mit kleineren Typen, wie der Chelandie, Pamphyle, der Usia und Galee, sowie mit deren jeweiliger Verwendung. Daß die islamischen Gegner solche Fahrzeuge in den Folgekämpfen zuweilen erbeuten konnten oder nachzubauen versuchten, ist deutlich geworden, zumal es im Koran (55. Sure, Vers 24) ja programmatisch heißt: *Und sein [Allahs] sind die Schiffe, die hohen im Meer, gleich Bergen*. Jedenfalls hat der Islam ähnliche Fahrzeuge, beispielsweise beim Kampf um Sizilien, seit 827 eingesetzt.

Nach Fall und Aufgabe der letzten byzantinischen Festung Rametta auf Sizilien sammelten sich deren griechische Schiffs- und Mannschaftsreste im Hafen von Reggio/Calabria. Als die Dromonen und Galeen, kommandiert vom greisen Patrikios Niketas, von dort nach Byzanz heimkehren wollten, kam es 964 in der Meerenge von Messina zur »Seeschlacht der Vernichtung« (wie die siegreichen Fatimiden sie bezeichneten). Dabei wurden zahlreiche byzantinische Fahrzeuge von Hassans Einheiten infolge neuartiger »tollkühner Nahkampftechnik«, durch arabische Kampfschwimmer, welche die gegnerischen Ruder umwickelten, manövrierunfähig gemacht, in Brand gesetzt und versenkt. Zu den Opfern zählte sogar die Admiralsdromone; denn Niketas kam samt Gefolge erst nach Zahlung hoher Lösegelder wieder frei. Siziliens islamische Besatzungszeit fand erst mit dem Auftreten der Normannen 1061/1072 ein Ende.

Bisher unerläutert blieb Amalfi, jene von 839 bis 1131 bedeutsame Seerepublik. An unzugänglicher Küste, südlich von Neapel gelegen, verfügte Amalfi damals über eine unternehmerische Kaufmannschaft und eine gut gerüstete Flotte. Erfolgreich vermochte sie sich gegen die Sarazenen – zum Beispiel 846 an der Punta della Licosa und 849 vor Ostia – durchzusetzen. Letzteres Ereignis nahm Raffael übrigens zum Motiv eines Freskos in den Stanzen des Vatikans. Dank anderer gegen Langobarden, die Fürsten von Capua und Salerno, sogar das byzantinische Kaiserreich erstrittener Positionen dehnte sich Amalfis Handel im 10. Jahrhundert bis in die Levante aus. Selbst das in den »Tavole Amalfitane« codifizierte Seerecht erfreute sich alsbald hohen Ansehens. Um 1020 besaßen die Amalfitaner in Jerusalem ein Hospital; denn die Transporte von Pilgern und Kreuzfahrern brachten großen Gewinn, nicht minder ihr Handel mit kostbaren Stoffen, Parfums und Galanterieartikeln.

Einem namhaften amalfitanischen Schiffseigner widmete Giovanni Boccaccio (1313–75) im 1349/53 entstandenen, vielgelesenen »Decamerone« die 4. Geschichte des 2. Tages: ... *Das Gestade von Reggio bis Gaeta gilt für die schönste Gegend Italiens; dort zieht sich, nahe bei Salerno, ein das Meer überragendes Uferland hin, die Küste von Amalfi, voll kleiner Städte und bewohnt von reichen Leuten, die in dem Eifer, womit sie dem Handel nachgehen, kaum ihresgleichen haben. Unter diesen Städten ist eine, Ravello mit Namen, die zwar auch heute reiche Bürger hat, aber vorzeiten einen hatte, der außerordentlich reich*

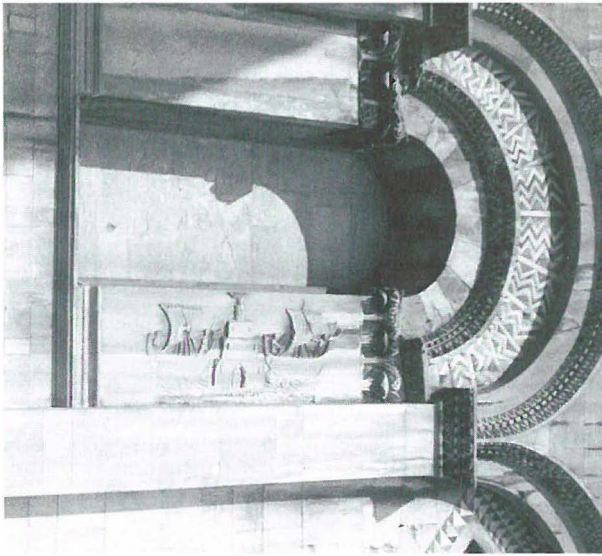


Abb. 4 Zwei einmastige, kursgleiche Segelschiffe flankieren vierstöckigen Leuchtturm, Marmorrelief (nicht gelöscht, auf wiederverwendeter, aber senkrecht versetzter Spolie) an der äußeren Südseite des Dom-Chors zu Pisa, vor 1063.

war, Landolfo Ruffolo; da ihm aber seine Reichtümer nicht genügten und er sie zu verdoppeln begehrte, kam es soweit mit ihm, daß er bald mit ihnen allen zugleich sein Leben eingebüßt hätte.

Nachdem er nach Kaufmannsbrauch einen Überschlag gemacht hatte, kaufte er ein großes Schiff, belud es mit mancherlei Waren und fuhr damit nach Zypern. Dort fand er, daß noch viele andere Schiffe mit Waren gleicher Güte gekommen waren; deshalb mußte er seine Ladung nicht nur unterm Preise abgeben, sondern sie geradezu verschleudern, und so war er dann fast zugrunde gerichtet. In dem großen Kummer, und weil er sich nicht zu helfen wußte, als er sah, daß er aus einem gar reichen Manne fast zum Bettler geworden war, gedachte er entweder zu sterben oder seinen Verlust durch Räuberei einzubringen. Und nachdem er einen Käufer für sein großes Schiff gefunden hatte, kaufte er ein leichtes Freibeuterschiff, rüstete und versorgte es aufs beste mit allem, was dieses Handwerk erfordert, und verlegte sich nun darauf, sich jedwedes Eigentum und sonderlich türkisches anzueignen. Bei diesem Handwerk war ihm das Glück viel günstiger als bei den Kaufmannsgeschäften. Es war kaum ein Jahr vergangen, so hatte er so viel türkische Schiffe geplündert und genommen, daß er das, was er im Handel verloren hatte, nicht nur wieder erworben, sondern auch mehr als verdoppelt hatte. Da er also sah, daß er ein hübsches Vermögen besaß, überzeugte er sich, daß das, was er habe, ihm genug sein mußte, und entschloß sich denn, damit heimzufahren ...

Er war schon in den Archipel gekommen, als sich eines Abends ein Südostwind erhob, der nicht nur seiner Fahrtrichtung entgegengesetzt war, sondern auch die See höher gehn ließ, als sein kleines Schiff hätte aushalten können; darum suchte er in einer vor dem Winde geschützten Bucht einer kleinen Insel Zuflucht. In dieser Bucht hatte er noch nicht lange gelegen, als dort zwei große genuesische Kauffahrer, die von Konstantinopel kamen, auf der Flucht vor derselben Gefahr mit Mühe eintrafen. Als die Genuesen das kleine Schiff erblickten, dem jeder Weg zu entkommen abgeschnitten war, und erfuhren, wer sein Eigentümer war, beschlossen sie, als von Natur aus geldgierige und raublustige Menschen, weil sie ihn durch das Gerücht als sehr reichen Mann kannten, das Schiff zu nehmen ... Und nachdem sie Landolfo auf eins von ihren Schiffen gebracht und das seinige völlig ausgeplündert hatten, versenkten sie es, und ihm blieb nichts als ein dürftiges Wams.

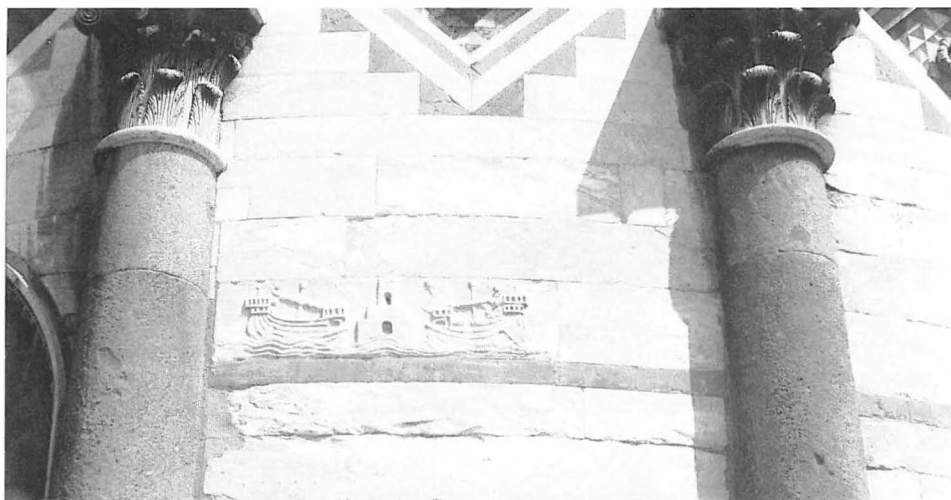


Abb. 5 Auf dreigeschossigen Leuchtturm zulaufende, mit hohen Kastellen versehene, zweimastige Frachtschiffe mit Seitenrudern, Marmorrelief an der Westseite des »Schiefen« Turms zu Pisa, um 1173 (Landström 227).

Am nächsten Tage drehte sich der Wind, und die Kauffahrer richteten ihre Segel westwärts und setzten ihre Reise den ganzen Tag glücklich fort: gegen Abend aber brach ein Sturm los, der die Wellen hoch gehen ließ und die beiden Kauffahrer voneinander trennte. Durch das Ungestüm dieses Sturms geschah es, daß das Schiff, wo der elende, arme Landolfo war, bei der Insel Kephallenia mit großer Wucht auf eine Sandbank geschleudert wurde und zerschellte; im Nu war das Meer voll schwimmender Balken, Kisten und Bretter, und wer von den Leuten schwimmen konnte, suchte nun, wie es bei Schiffbrüchen zu geschehen pflegt, trotz der nächtlichen Finsternis und dem hohen Wogengange den Gegenstand zu fassen, der ihm von ungefähr zur Hand kam. So tat auch der arme Landolfo ... schwamm auf die Kiste zu, die ganz in seiner Nähe war, legte sich mit der Brust auf ihren Deckel und trachtete, sie mit seinen Armen nach Möglichkeit waagrecht zu halten. In dieser Lage und ohne etwas zu essen, weil er nichts hatte, aber bei häufigerm Trinken als er gewünscht hatte, verbrachte Landolfo den ganzen Tag und die darauffolgende Nacht in völliger Unkenntnis, wo er sei, da er nichts sah als das Meer. Schier zum Schwamme geworden und an die Kiste geklammert, gelangte er endlich am nächsten Tage an den Strand der Insel Korfu, und zwar an einer Stelle, wo gerade zufällig ein armes Weib ihr Küchengeschirr wusch ... Sie packte ihn bei den Haaren und zog ihn mitsamt der Kiste ans Land ... dann pflegte sie ihn noch einige Tage, so daß er wieder zu Kräften kam und sich bewußt wurde, wo er war. Nun hielt das gute Weib dafür, die Zeit sei gekommen, ihm seine Kiste, die ihn gerettet hatte, wiederzugeben und ihm zu sagen, er solle sein Glück fürbaß versuchen ...

Ruffolo hatte tatsächlich Glück im Unglück; denn die Kiste enthielt viele Edelsteine, gefaßte und lose ... Nachdem es ihm gelungen war, sie loszuschlagen, schickte er dem guten Weibe in Korfu eine hübsche Summe Geldes als Dank und ebenso denen in Trani, die ihn bekleidet hatten; den Rest behielt er für sich, ohne fürder Handel treiben zu wollen, und lebte damit bis an sein Ende im Wohlstande.

Von ähnlichem Freibeutererfolg kündigt eine Inschrift am ehrwürdigen Dom zu Pisa (Abb. 4): Anno 1063 haben die Pisaner den Grund dieser Kirche gelegt. Es war in dem Jahr, als der Zug an die sizilianische Küste unternommen wurde. Mit einer zahlreichen Flotte



*fuhren bewaffnet hinaus in gleicher Weise die Alten, die im reifen Alter Stehenden und die Jungen. Gegen Palermo nahmen sie ihren Kurs, sie zersprengten die Kette und drangen siegreich in den Hafen ein. Sechs große mit Schätzen reich beladene Schiffe fielen in ihre Hände, eines davon verkauften sie, die anderen vernichteten sie durch Feuer. Mit dem Erlös aber ist bekanntermaßen dieser Bau hier errichtet worden.* Ein Marine-Coup und weitere, sich anschließende wurden umgesetzt in eine monumental emporgeführte Bautengruppe: genannter Dom, das 1152 begonnene Baptisterium und der ab 1173 errichtete, durch die Versuche Galileis berühmt gewordene »Schiefe Turm« bilden so über Jahrhunderte hin den Hauptanziehungspunkt von Pisa (Abb. 5).<sup>7</sup>

Einst römische Kolonie, eroberten pisanische Flotten im 11. und 12. Jahrhundert nach entscheidenden Seesiegen über die Sarazenen Sardinien, Korsika sowie die Balearen. Schiffe stellte Pisa für den Transport der Kreuzritter, und 1135/37 gelang es Pisanern, Amalfi als ärgsten Rivalen niederzuringen. Das folgende Jahrhundert brachte für Pisas Handel und seine Machtstellung zur See zunehmende Gewinne, dank derer noch der Campo Santo 1278–83<sup>8</sup> errichtet werden konnte. Er markiert die Wende; denn während seiner Bauzeit büßte Pisa wichtige Positionen in Asien ein, und 1284 gelang es Genuas durch Oberto Doria befehligten Geschwadern von 77 Schiffen sogar, die pisanische Flotte mit 86 Fahrzeugen unter ihrem Admiral Alberto Morosini bei Meloria vor Livorno zu vernichten. Im 14. Jahrhundert gingen Korsika, Teile Sardiniens und weiterer pisanischer Festlandsbesitz verloren; 1406 endlich wurde Pisa von Florenz erobert, womit Pisas Flagge von der See verschwand.

Bereits während des 1. Kreuzzuges nach Palästina (1096–99) sollen Pisaner Schiffe geweihte Erde vom Golgathahügel heim nach Pisa transportiert haben. Aller Nachschub lief damals über den – von fatimidischen Verbänden gefährdeten – Seeweg. Vornehmlich venezianische und genuesische Flotten unterstützten die Kreuzfahrer während anschließender Jahre bei den Einnahmen von Byblos (1103), Akkon (Mai 1104) und Beirut (Mai 1110). Auch normannische Einheiten spielten dabei ihre Rolle. So segelte beispielsweise im Sommer 1113 Siziliens reiche und mächtige Regentin – Gräfin Adelaide – zu ihrer Vermählung mit Balduin, seit 1100 König von Jerusalem, nach Akkon. Albert von Aachen, ein wichtiger zeitgenössischer Chronist, läßt uns dazu wissen: *Sie führte zwei Triremen mit sich, jede mit etwa 500 Kriegern an Bord, und sieben Schiffe mit Gold, Silber, Purpur und großen Mengen von Edelsteinen und Prunkgewändern, ganz abgesehen von Waffen, Panzern, Schwertern, Helmen, Schilden, die von Gold blitzten, und allen Ausrüstungsstücken, die von Fürsten zur Bedienung und Verteidigung ihrer Schiffe gebraucht werden. Das Schiff, auf dem die edle Dame selbst zu reisen geruht hatte, war mit einem Mast geschmückt, der mit dem reinsten Golde überzogen war, so daß er von weitem in der Sonne leuchtete. Bug und Heck dieses Schiffes, ähnlich mit Gold und Silber bedeckt und kunstfertig verziert, waren herrlich anzuschauen. Auf einem der sieben Schiffe befanden sich die sarazenischen Bogenschützen, äußerst kräftige Männer in wunderschönen und sehr teuren Gewändern, die alle als Geschenk für den König bestimmt waren ...*

Unter dem Kommando jenes Admirals Georg von Antiochia († 1151)<sup>10</sup> entfaltete Siziliens normannische Flotte nicht nur während des 2. Kreuzzugs (1147–49), sondern selbst noch bis in die 1180er Jahre hinein ihre größte Wirksamkeit im zentralen und östlichen Mittelmeer. Währenddessen (1162–75) ereigneten sich blutige Auseinandersetzungen zur See zwischen Genua und Pisa. Als sich dann mit dem 3. Kreuzzug (1189–92) Kaiser Friedrich Barbarossa zum Heiligen Land aufmachte, folgten ihm Freunde, wie etwa Friedrich von Hausen († 1190), einer der frühesten deutschen Minnesänger (Abb. 6), und Verbündete, wie König Richard Löwenherz von England und Frankreichs König Philipp II. August.

Abb. 6 Friedrich von Hausen (um 1150–1190) als Teilnehmer des ersten Kreuzzugs während seiner Seefahrt ins Heilige Land auf zweimastigem Schiff, farbige Miniaturmalerei der Manessischen Handschrift, um 1300; Universitätsbibliothek Heidelberg.



Mit ihnen erschienen zugleich umfängliche atlantische Flotten im mediterranen Seegebiet. Richards Einheiten liefen zunächst Marseille an, trafen sich dann mit den von Genua ausgelaufenen französischen im Hafen von Messina, wo sie 1190/91 sechs Monate lang überwinterten. Am 30. März 1191 verließ Philipp mit seinem Verband Sizilien in Richtung Akkon. Dort kam man am 20. April an; Richard erreichte es erst am 8. Juni; denn seine nach Palästina führende Seefahrt war unerfreulich verlaufen. *Starke Winde trieben die Flotte alsbald auseinander. Der König selbst blieb einen Tag in einem Hafen Kretas; von dort aus hatte er eine stürmische Überfahrt nach Rhodos, wo er ... vom 22. April bis zum 1. Mai verweilte, um sich von seiner Seekrankheit zu erholen. Mittlerweile ging eines der Schiffe im Sturm unter, und drei weitere wurden nach Zypern abgetrieben. Zwei dieser Schiffe erlitten an der Südküste der Insel Schiffbruch ... Am 8. Mai tauchten Richard und seine Hauptflotte vor Zypern auf. Sie hatte eine scheußliche Überfahrt von Rhodos hinter sich, und Richards eigenes Schiff war im Golf von Attalia nur mit knapper Not der Vernichtung entronnen. Die Seekrankheit hatte Richards Laune nicht gerade gebessert ...*<sup>11</sup>





Abb. 7 Kaiserin Konstanze (1154–1198; die Mutter Kaiser Friedrichs II.) verläßt am 24. August 1191 das Kastell Terracina in Salerno mit der nach Sizilien auslaufenden normannischen Admiralsgaleere (mit zwei Ruderreihen), Zeichnung auf der Pergament-Urkunde des Pietro da Eboli; Archiv der Abtei Cava bei Salerno.

Einen Monat später war das arabische Blockadegeschwader vernichtet und Akkon wieder für alle Christen offen. Inzwischen hatte Kaiser Friedrich I. seinen Tod im Saleph gefunden und sein Nachfolger Heinrich VI. noch nicht den tatsächlichen Besitz Siziliens erlangt, als dessen Gemahlin Konstanze, die Erbin des Normannenreiches, am 24. August 1191 in Salerno gezwungen wurde, mit schnell laufender Galeere nach Palermo zurückzukehren (Abb. 7). Henry Benrath (= Albert H. Rausch, 1882–1949) vergegenwärtigt den Vorgang in seinem 1935 erschienenen, als Meisterwerk historisierender Belletristik gewürdigten Roman »Die Kaiserin Konstanze«: *Das Admiralschiff lag hellerleuchtet auf der Höhe der Bucht, als die Kaiserin es mit ihrem kleinen Gefolge um die zweite Morgenstunde betrat. Da man das Hafenviertel abgesperrt hatte, war die Übersiedelung von Schloß Terracina bis an Bord vor sich gegangen, ohne daß das Volk sie gewahr geworden wäre. Der Graf Margaritus empfing die Fürstin – nach dem Zeremoniell des sizilianischen Hofes – in der Kniebeuge vor den doppelten Reihen einer Ehrenwache, welche aus palermitanischen Matrosen zusammengestellt war. Als sie ihn mit einer Kopfneigung begrüßte hatte, geleitete er sie in die bereitgestellten Staatskabinen.*

- Ich gehorche nur den Befehlen, Majestät, die mir von der Regierung zugegangen sind.
- Ich weiß es, Admiral.
- Eure Majestät können alle Ansprüche erheben, die der Erlauchten Tochter Unseres Großen Königs Roger gebühren.
- Ich danke, Admiral.
- Wünschen Eure Majestät, daß erst morgen vormittag Befehl zum Fahren erteilt werde oder sogleich?
- Sobald Sie, Admiral, noch eine Entscheidung getroffen haben, die bei Ihnen allein steht. Mein Adjutant, Herr von Ingelheim, möchte mich nicht verlassen ... Ich bitte Sie, ihm den Wunsch ... zu erfüllen.
- Der Wunsch ist erfüllt, Majestät. Ich bin glücklich, ihn an Bord zu haben. Eine Viertelstunde später verließ das Schiff die Bucht von Salerno mit südlichem Kurs auf Lipari-Messina. Der Admiral hatte Lothar [v.I.] zu sich gebeten:
- Sie sollten, wenn sich die Zeiten beruhigt haben, einmal eine große Seereise mit mir durch das ganze Mittelmeer machen ... Das Meer ist die Welt. Das Meer ist die Unvoreingenommenheit. Das Meer ist die Schwester des Schicksals. Das Meer ist auch der Überschuß an Möglichkeiten.

Am besten, quer durchs Mittelmeer führenden Transportgeschäft, das die Weltgeschichte kennt, den Pilgerfahrten und Kreuzzügen, verdienten alle Seerepubliken: Amalfi und Pisa ebenso wie Genua und vor allem Venedig (Abb. 8). Marianne Langewiesche (1908–79) schreibt dazu in ihrem beachtlichen, 1940 edierten Roman »Königin der Meere«: *Von jeher hatte Byzanz das Stapelmonopol für alle Waren, die aus den Ländern des Orients kamen und für Europa bestimmt waren. Venedig hatte das Handelsmonopol für diese Waren [bis zum 12. Jh.] an sich gebracht, so waren beide Partner aufeinander angewiesen und keiner konnte seine Macht gegen den anderen mißbrauchen. Aber jetzt waren Venedigs junge Konkurrenten herangewachsen: Pisa und Genua. Und sie mischten sich in das ertragreiche Ostgeschäft, unterstützt von Byzanz, das froh war, auf diese Weise die unbequemste und gefährlichste Macht: Venedig, in deren Rechten zu schmälern. So war das venezianische Handelsmonopol gebrochen, sein Europa-Orient-Handel gefährdet. Und damit nicht nur seine Weltmachtstellung, sondern seine Existenz überhaupt. Es nützte nichts mehr, sich mit den pisanischen und genuesischen Schiffen herumzubalgen. Man mußte die Gefahr im Kern packen: Byzanz! Im Jahr 1202 kamen vierzigtausend Kreuzfahrer nach Venedig und beehrten ins heilige Land verfrachtet zu werden.*

Diese Gelegenheit nutzte Venedig<sup>12</sup> nach Kräften und mit grandiosem Ergebnis: der Einnahme und Plünderung von Byzanz im April 1204 – womit der 4. Kreuzzug endete. Dank tagebuchartiger Aufzeichnungen eines Augenzeugen damaliger Ereignisse sollen diese hier folgen. Wir entnehmen sie der »Conqueste de Constantinople« (hrsg. v. Franz Getz, Leipzig 1915). Ihr Verfasser ist Geoffroy de Villehardouin (um 1160–1218), einer der Führer des Kreuzzuges und Marschall der Champagne. Zudem gilt er als Initiator der französischen Geschichtsschreibung. So überliefert er selbst die Bedingungen, zu denen Venedig den Kreuzfahrer-Transport übernahm: *Wir werden Lastschiffe herstellen für viertausend-fünfhundert Rosse und neuntausend Pferdeknechte und Schiffe für viertausend-fünfhundert Ritter und zwanzigtausend Kriegsknechte zu Fuß, und für all dieses Kriegsvolk und diese Rosse wird die Vereinbarung die sein, daß die Schiffe für neun Monate Lebensmittel mitführen, unter der Bedingung, daß man für jedes Roß vier Mark und für jeden Mann zwei Mark gibt. Diese ganze Flotte werden wir euch für ein Jahr halten von dem Tage an, an dem wir aus dem Hafen von Venedig aussegeln, um den Dienst Gottes und der Kreuzfahrer zu tun. Die vorher einzeln angeführte Summe beläuft sich also auf fünfundachtzigtausend Mark, und so viel werden wir noch darüber hinaus tun, daß wir euch fünfzig Kriegsgaleen (Abb. 9) zum Geleite mitgeben unter der Vereinbarung, daß, solange unsere Gemeinschaft dauert, wir die eine Hälfte bekommen und ihr die andere von allen Eroberungen an Land und Gut zu Wasser und zu Lande.*

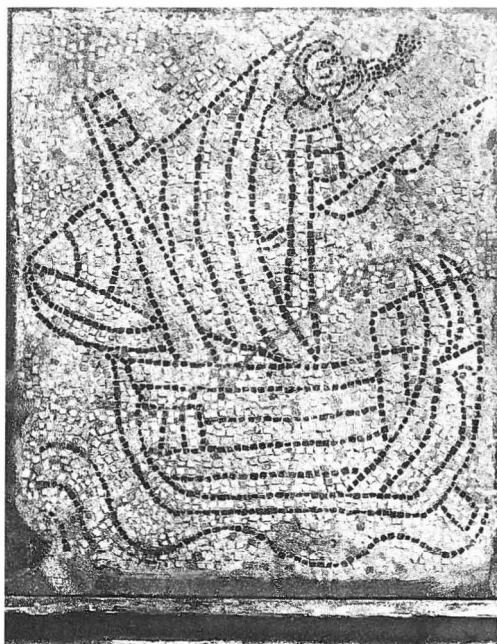


Abb. 8 Zweimastiger Transporter im Fußbodenmosaik von San Giovanni Evangelista zu Ravenna, 1213 (Landström 230).



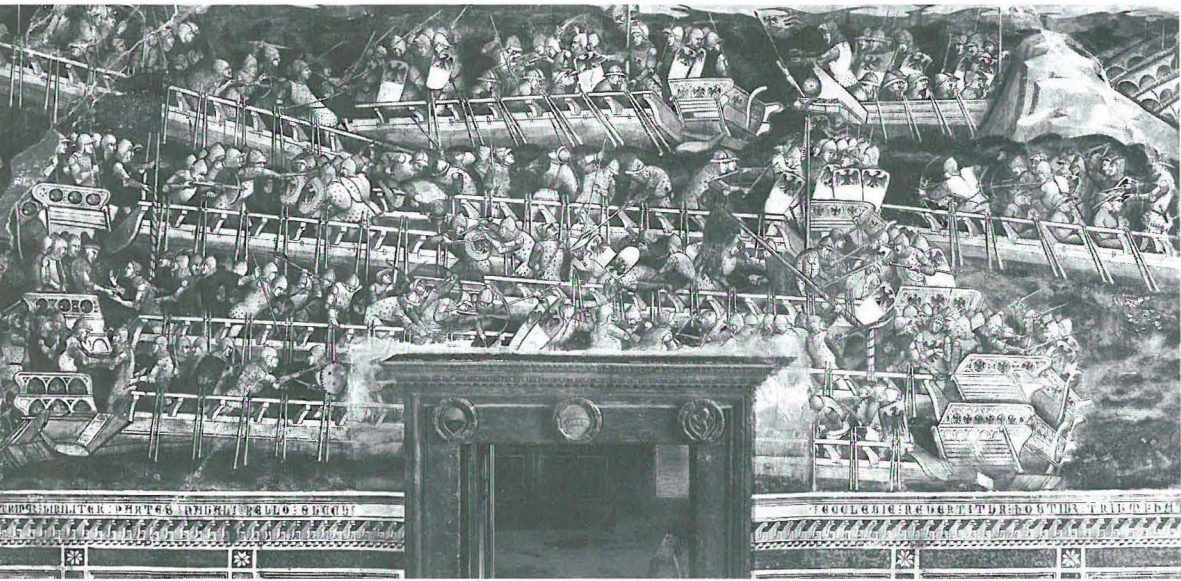


Abb. 9 Galeeren (im legendären Seetreffen von Istria um 1177), Wandmalerei des Spinello Aretino, 1407, im Palazzo Pubblico zu Siena (Landström 318).

Durch Villehardouin erfahren wir dazu näheres über die Bereitstellung der Schiffe: *Jetzt werden die Schiffe ausgerüstet, auch die Lastschiffe für die Pferde, und als das Geschwader beladen war mit Waffen, Lebensmitteln, Rittern und Dienstleuten, und als die Schilde mit ihren Wappen aufgehängt waren an den Türmen und rings am Schiffsrande, richteten sie die Banner hoch, deren sie viele sehr schöne hatten. Und wisset, daß sie in den Schiffen mehr als dreihundert Schleuder- und Wurfmaschinen und alles Kriegszug mitführten, das nötig ist, um eine Stadt zu nehmen. Niemals, an keinem Tage brach aus irgendeinem Hafen ein schöneres Geschwader auf. Solches geschah am 8. Oktober 1202, und beteiligt waren mindestens 140 Lastschiffe und 72 Galeeren, die dann am 10. November 1202 vor Zara eintrafen.*

Ausführlich schildert Villehardouin danach ihre Ankunft in Konstantinopel im Juli 1203 und alle anschließenden Vorgänge, von denen hier nur die Schlußphase noch betrachtet sei: *Jetzt wurden die Schiffe wohl hergerichtet, die Aufbauten auf ihnen vollendet und alle Lebensmittel für die Kreuzfahrer gesammelt. Am Donnerstag [dem 8. April 1204] stiegen sie alle in die Schiffe und führten die Pferde in die Lastschiffe, jeder Schlachthausen für sich, und es wurden die Personenschiffe verteilt zwischen die Kriegsgaleeren und die Lastschiffe (Abb. 10). Ein gar großes Wunder war es, anzuschauen, daß die Flotte, wie sie zum Angriff aufgestellt war, reichlich eine halbe französische Meile lang war. Am Freitag Morgen näherten sich die Personenschiffe, die Kriegsgaleeren und die Lastschiffe der Stadt, wie es befohlen worden war. Jetzt begann der Kampf heftig und gewaltig. An manchen Orten stiegen sie an Land und rückten bis zur Mauer vor, an andern Stellen wiederum wurden die Leutern der Schiffe den Mauern nahe gebracht, so daß die auf den Türmen und die auf den Schiffen Mann gegen Mann mit den Schwertern fochten. So währte an mehr als hundert Stellen der Kampf hart und hitzig bis zur Stunde der None. Aber wegen unserer Sünden wurden wir Kreuzfahrer beim Sturme zurückgeworfen, einerseits die in den Schiffen, andererseits wurden die, welche an Land gestiegen waren, mit Übermacht wieder in die Schiffe zurückgetrieben. Und wisset, daß die des Heeres diesmal mehr verloren als die Griechen.*





Abb. 10 Überführung der Körperreliquie des Evangelisten Markus auf einem dreimastigen venezianischen Segelschiff (mit Lateinersegeln; historisch erfolgt 828), Mosaik in San Marco zu Venedig, 13. Jahrhundert (Landström 212).

Hierüber wurden die Griechen gar sehr erfreut. Manche gab es, die sich vom Sturme zurückzogen mit all ihren Schiffen, und manche gab es, die vor Anker blieben, so nahe bei der Stadt und beim Sturme, daß sie sich gegenseitig mit Steinschleudern und Wurfmaschinen beschossen. Darauf traten am Abend die des Heeres und die aus Venedig zu einer Beratung zusammen ...

Genug wurde hin- und hergeredet, dies aber war das Ende der Beratung, daß sie ihre Sachen ausbessern sollten am folgenden Tage, der ein Samstag war, auch am Sonntag den ganzen Tag. Am Montag sollten sie zum Sturme gehen und von den Schiffen, auf denen die Leitern waren, je zwei und zwei verbinden. So führten sie immer zwei Schiffe zusammen gegen einen Turm, es waren ja die auf einer Leiter zu sehr bedrängt worden, denn derer auf dem Turm waren mehr als derer auf einer Leiter. Deshalb war es ein guter Gedanke, daß zwei Leitern einem Turm stärker zusetzen würden als eine allein ... So blieb die Sache bis Montag [12.4.] morgen. Da wurden die in den Schiffen, Galeen und Lastfahrzeugen bewaffnet, die aus der Stadt aber fürchteten sie weniger als vorher; sie waren so kampffreudig, daß alles Volk auf den Mauern und Türmen stand. Jetzt begann der Sturm stolz und wunderbar, und jedes Schiff griff die Gegner vor sich an, und das Getöse und Kampfgeschrei war so groß, daß Erde und Meer zusammenzustürzen schienen. So dauerte der Sturm sehr lange, bis Unser Herr einen Wind sich erheben ließ, den man Boreas nennt. Dieser trieb die Schiffe und Fahrzeuge näher an das Ufer, als sie bisher waren, und zwei Schiffe, die verbunden waren, die PEREGRINA und PARADIES, kamen, wie Gott und der Wind sie führten, so nahe an einen Turm, das eine Schiff von vorn und das andere von der Seite, daß die Leiter der PEREGRINA den Turm faßte. Jetzt sprangen einer der Ritter aus Frankreich und ein Venezianer auf den Turm; der Ritter hieß Andreas von Urbaise, dann drang hinter ihnen genug Kriegsvolk in den Turm, und die Besatzung verlor den Mut und wandte sich

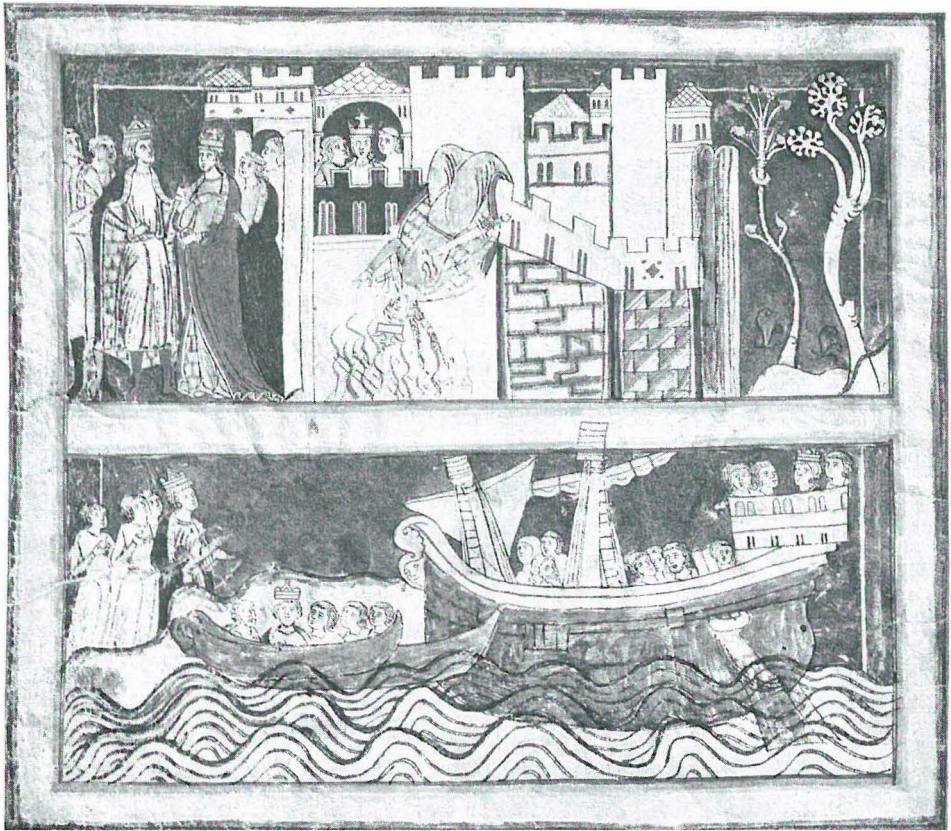


Abb. 11 Zweimastiges Transportschiff (als sich Aeneas und Dido vor Karthago begegnen). Farbige Miniaturmalerei in der Carmina Burana-Handschrift, um 1225; Bayerische Staatsbibliothek München.

zur Flucht. Als die Ritter in den Lastschiffen dieses sahen, stiegen sie an Land, legten die Leitern an die Mauern an, erstiegen sie mit Macht und eroberten wohl vier Türme. Und sie fingen an, aus den Schiffen, den Galeen und den Transportschiffen zu springen, so schnell und so gut jeder konnte. Sie erbrachen vier Tore und drangen in die Stadt ein, auch begannen sie, die Rosse aus den Lastschiffen zu führen. Die Ritter saßen auf und ritten gerade auf das Lager des Kaisers zu.

Trotz jenes Rückschlags war die Kreuzzugs-Idee weiterhin ungebrochen. Einer ihrer Fürsprecher, Jakob von Vitry, Bischof von Akkon, schreibt über die Vorbereitung seiner Rückreise von Genua nach Akkon im Brief vom Oktober 1216<sup>13</sup>: Auf einem neuen Schiff, das noch nicht auf dem Meer war und das man zum Preis von viertausend Pfund hergestellt hatte, habe ich fünf Plätze gemietet, für mich selbst und die Meinen, ein Viertel des oberen Kastells (Abb. 11). Ich werde essen, meine Bücher studieren und im Freien bleiben, wenn es nicht gerade auf dem Meer einen Sturm gibt. Ich habe einen Raum gemietet, um dort des Nachts mit meinen Begleitern zu schlafen, einen anderen, um meine Kleider unterzubringen und dort die für die Woche nötigen Lebensmittel aufzubewahren; ich habe ein weiteres Logis gemietet, wo meine Diener schlafen und mir meine Speisen zubereiten; einen anderen Platz für meine Pferde, die ich mitführe. Im Kielraum des Schiffes endlich habe ich mein



*Brot, Zwieback, Fleisch und andere Dinge stapeln lassen, die für drei Monate als Lebensmittel genügen ...*

Als im August 1228 Kaiser Friedrich II. nach mehreren Aufschüben schließlich zum 5. Kreuzzug von Apulien aus mit kleinem Gefolge in See ging – Teile seiner übers Meer transportierten Truppen waren bereits in Syrien versammelt – und Anfang September selbst per Schiff (Abb. 12) in Akkon eintraf, tauschte er sogleich mit Ägyptens Sultan al-Malik al-Kamil Geschenke aus und erreichte in diplomatischen Verhandlungen nicht nur einen zehnjährigen Waffenstillstand, sondern auch vertraglich zugesichert, daß allen Christen fortan Jerusalem, Bethlehem und Nazareth samt dem Küstenstreifen von Joppe bis Beirut gehören sollten. Mit solch positiven Ergebnissen erlangte Friedrich zugleich die Krone des Königreichs Jerusalem. Im Juni 1229 in Brindisi wieder gelandet – wird eine Seefahrtsallegorie in einem der kaiserlichen Minnelieder verständlich<sup>14</sup>:

*Nie litt ich so als jenen Augenblick, / Da hinter meinem Schiff versank die Küste ... / Ich glaube fest, daß ich nun sterben müßte, / Trieb in den Hafen ichs nicht gleich zurück.*

Zum engsten Vertrauten-Kreis Kaiser Friedrichs II. zählend, bediente sich der Humanist Petrus de Vinea ähnlicher Symbolik in folgendem Sonett: *Hab meine Liebe, Schöne, euch geweiht / Und hoffe, daß auch ihr die meine stillt, / Und warte, daß sie alles mir erfüllt, / Auf gutes Wetter, wie gelegene Zeit. / So wie der Seemann, wenn er recht am Winde, / Die Segel rafft, falls er an wenden denkt, / Und er dann, wie erhofft, auch glücklich schwenkt, / Verfahr selbst ich, bis ich euch, Herrin, finde.* Derselbe Peter von Vinea nimmt an anderer Stelle sogar ein odysseeisches Motiv auf: ... *Gleichsam zerschellt bin ich, so wie ein Boot, / Das nur als Wrack die Brandung gibt zurück, / Weil es gefolgt dem Locken der Sirenen. / Und wie dem Seemann, der, weil er vergessen / Mit Wachs im Ohr durch Taubheit sich zu retten, / Erbarmungslos ins feuchte Grab versinkt, / Wird mir ein ähnlich Sterben zugemessen, / Von meiner Herrin ...*

Nachdem Jerusalem 1244 durch die Araber erobert und endgültig verloren war, erfolgte während des 6. Kreuzzuges (1248–54) jener spektakuläre Entsatzversuch Ludwigs IX., des Heiligen und Königs von Frankreich. Mit seinen in Südfrankreich – Roche-de-Marseille und Aigues-Mortes – eingeschifften Heerscharen quer durchs Mittelmeer steuernd, auf Cypern zwischenlandend, erreichte er im Frühjahr 1249 Damiette am Nildelta, nahm es ein, wurde dann aber, noch vor Kairo, vernichtend geschlagen und im April 1250 gefangen genommen. Berichte von Kreuzzugsteilnehmern, wie Johann de Joinville (1224–1317) und anderer, vermitteln Momentaufnahmen des Anbordgehens im August 1248 und der Begebenheiten vor Cypern und Damiette<sup>15</sup>: *An dem Tag, als wir in Roche-de-Marseille auf die Schiffe gingen, öffnete man die Pforte des Schiffes und führte alle Pferde hinein, die wir übers Meer mitnehmen sollten. Dann schloß man die Pforte und verstopfte sie gut, wie man eine Tonne dichtet, weil auf dem Meer die ganze Pforte unter Wasser liegt. Als die Pferde drin waren, rief unser Schiffsmeister den Seeleuten am Bug des Schiffes zu: »Ist euer Geschäft getan?« Und sie antworteten: »Ja, Herr, mögen die Geistlichen und die Priester*

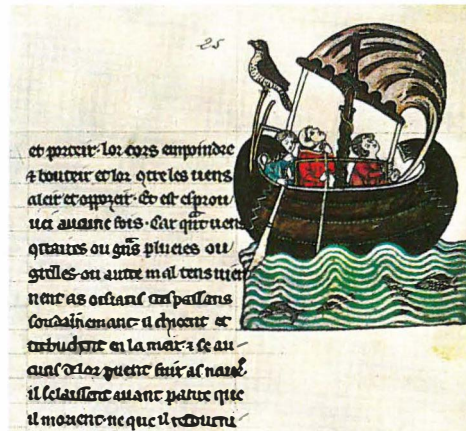


Abb. 12 Segelschiff, als farbige Randminiaturn im Falkenbuch Kaiser Friedrichs II. (»De arte venandi cum avibus«), aus dem Pariser Codex, 13. Jahrhundert.



nur kommen.« Als sie dann gekommen waren, rief er ihnen zu: »Nun singt, in Gottes Namen!« Und sie riefen: »Veni, Creator Spiritus.« Und der Schiffsmeister rief seinen Seeleuten zu: »Setzt die Segel, in Gottes Namen!« Und so taten sie.

Bald füllte der Wind die Segel und entzog uns den Anblick des Landes, so daß wir nur noch Himmel und Wasser sahen, und jeden Tag trug uns der Wind weiter fort von den Orten, wo wir geboren waren. Und damit zeige ich euch, daß der ein wagbalsiger Narr ist, der sich in solche Gefahr zu bringen wagt mit dem Gut eines andern oder in Todsünde; denn man schläft des Abends dort ein und weiß nicht, ob man sich nicht am Morgen auf dem Grunde des Meeres befindet.

Dem Brief eines anderen, unbekannten Kreuzfahrers an einen Freund entnehmen wir: Als der König und das Heer der Christenheit in Aigues-Mortes auf die Schiffe gegangen waren, geschah es, daß wir am Tage des Festes des heiligen Augustin Ende August [1248] absegelten und nach der Insel Zypern kamen ... Der Graf von Anjou ging in der Stadt Limassol an Land, und der König und wir, die wir mit ihm auf seinem Schiff waren, das MONTJOIE hieß, gingen ganz früh am nächsten Tag von Bord ... Wir befanden uns in jener Stadt mit sehr wenigen Leuten und blieben dort bis zu Himmelfahrt, um die Truppe zu erwarten, die noch nicht angekommen war.

Der König und die ganze bewaffnete Truppe, die sich wohl auf 2500 Ritter und 5000 Armbrustschützen und viele andere Leute zu Fuß und zu Pferde belief, begaben sich nach diesen Geschehnissen auf die Schiffe, und an dem Tag der Himmelfahrt, die der 13. Mai war, stachen wir von Limassol und den anderen Häfen von Zypern in See, um nach der Stadt Damiette zu fahren, wohin es von Zypern nicht mehr als drei Tagereisen sind. Wir waren aber zweiundzwanzig Tage auf See und hatten viel Widerwärtigkeit und Schwierigkeiten auf dem Meer.

Am Freitag nach Dreifaltigkeit um die Stunde der Terze kamen wir vor Damiette an und ein großer Teil unseres Heeres mit uns, obgleich es nicht das ganze war. Es waren noch ungefähr drei Meilen bis zum Land. Der König hieß die Flotte Anker werfen und entbot alle Barone, die da waren, zu sich. Sie versammelten sich alle auf der MONTJOIE und einigten sich dahin, daß sie ganz früh am nächsten Tag an Land gehen wollten, trotz der Feinde, wenn diese wagten, ihnen zu wehren. Es wurde befohlen, alle Galeeren und kleinen Schiffe der Flotte bereitzumachen, damit am nächsten Tag früh morgens alle, denen es möglich war, sie bestiegen. Es wurde angesagt, jeder solle beichten und sein Testament machen ...

Ergänzend heißt es im Brief des Johann Sarrasin: Früh am nächsten Tag hörte der König den Gottesdienst an und die Messe, wie es auf dem Meer geschieht, und wappnete sich und befahl, alle sollten sich bewaffnen und in die kleinen Schiffe gehen. Der König stieg in eine normannische Coche und so auch wir ... in die kleinen Schiffe, um an Land zu gehen. Der König ließ die edlen Herren in die Schaluppe steigen und fuhr voran, und alle anderen Schiffe fuhren hinterher. Als wir uns dem Ufer näherten, beschossen uns sehr heftig viele wohlbewaffnete Türken, die vor uns auf dem Strand standen, und wir beschossen sie. Und als wir näher ans Land kamen, befanden sich da ungefähr zweitausend Türken zu Fuß und zu Pferde und liefen ins Wasser, unseren Leuten entgegen. Als die Schwerebewaffneten in den Schiffen und sogar die Ritter das sahen, stiegen sie zu Fuß mit allen Waffen ins Meer, die einen bis zu den Achseln im Wasser, die anderen bis zur Brust. Viele von den Unsrigen zogen ihre Pferde aus den Schiffen, unter großer Gefahr, viel Mühe; da strengten sich unsere Armbrustschützen an und schossen so gewaltig und dicht, daß es ein Wunder war. Dann kamen unsere Leute ans Land ... Aber nachdem der König ins Meer gestiegen war, dauerte die Schlacht noch lange. Und als sie zu Lande und zu Wasser von morgens bis mittags gedauert hatte, zogen sich die Türken zurück und rannten fort und liefen in die Stadt Damiette.

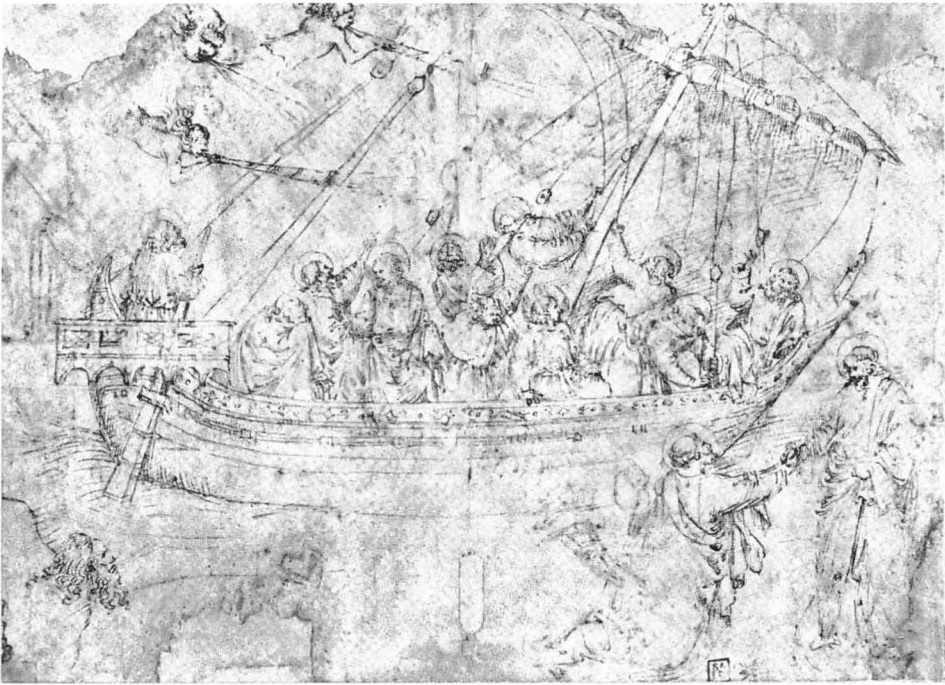


Abb. 13 Giottos wohl vor 1313 in Alt-St. Peter zu Rom entstandenes, verlorenes »Navicella«-Mosaik (nach den im Evangelium des Matthäus 14, 22–35 geschilderten Ereignissen – auf einem einmastigen Handelsschiff mit Lateinersegel) in der Kopie des Parri Spinelli (um 1387–1453), Federzeichnung. Auktion bei Christie's, London 1. Mai 1959.

Im 7. und letzten, freilich ebenso erfolglosen Kreuzzug ist Ludwig der Heilige 1270 gestorben. Im gleichen Jahr endete auch der »erste« (1257 begonnene) Krieg zwischen Venedig und Genua. Drei weitere Waffengänge – in deren Verlauf unterschiedlichste Schiffe<sup>16</sup> (Abb. 13) Verwendung fanden – sollten sich anschließen, bis es den Venezianern vor Chioggia im Juni 1380 endlich gelungen war, die lange Zeit zur See zumindest ebenbürtigen Genuesen niederzuringen. Damals wurden erstmalig Feuerwaffen eingesetzt; denn durch eine Geschützkugel kam dabei Genuas Admiral Pietro Doria zu Tode.

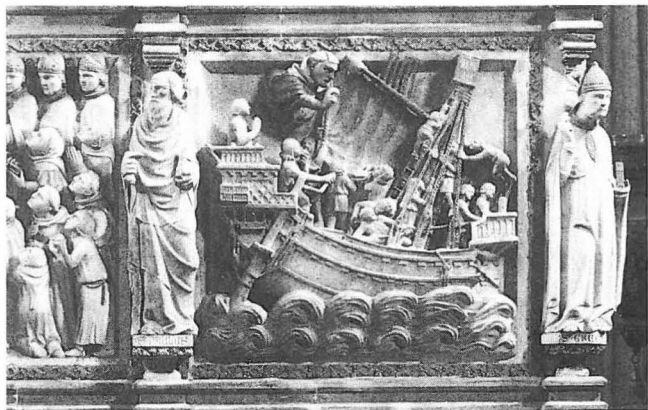


Abb. 14 Handelsschiff, Marmorrelief von Giovanni di Balduccio da Pisa, 1339, am Grabmal des San Pietro Martire in der San Eustorgio-Kirche zu Mailand (Landström 232, mit der Rekonstruktion 238).



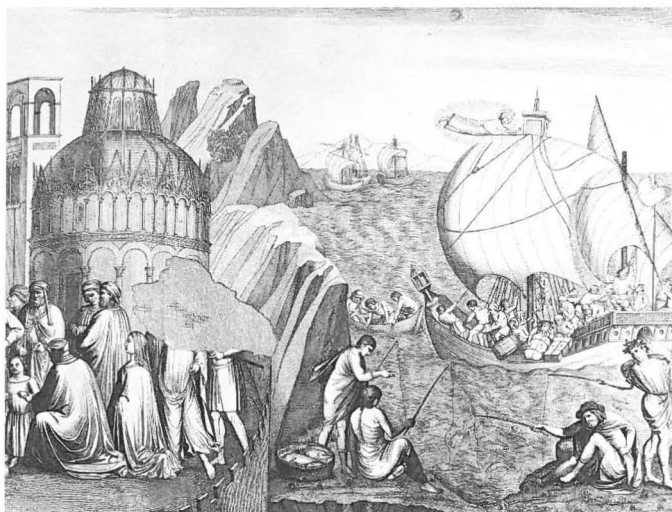
Abb. 15 *Mehrmastiges Schiff auf einem Altarbild des Paolo Veneziano, 1345; Museo Marciano Venedig.*

Pilgerfahrten ins Heilige Land und religiösen Zwecken dienende Seetransporte (Abb. 14 bis 17) gingen allerdings inzwischen weiter; ein dazu benutztes Schiff beschreibt Philippe de Mezières (1327–1405)<sup>17</sup>: Die *LA GRACIEUSE* hat drei übereinanderliegende, langgestreckte und geräumige Decks. Das Achterkastell ist durch befestigte Türme geschützt. Am Bug befindet sich ebenfalls ein großes, für Angriff und Abwehr ausgerüstetes Kastell. Mittschiffs steht ein hoher Mast aus Zypressenholz, der oben ein langes Kreuzholz, Rahe genannt, trägt, an dem ein großes, viereckiges Segel hängt. Im Masttopp gibt es ein kleines Kastell, das »Krähennest«, und darüber flattert ein Banner oder eine Standarte mit dem Wappen des Schiffsherrn ... Über dem Kompaßkasten befinden sich eine große Laterne aus durchsichtigem Kristall und in ihr eine Lampe, die der ganzen Schiffsgemeinschaft Licht gibt. Vorräte aller Art sind in den Zwischendecks verstaut, wo unter anderem ein besonderer Raum zur Aufbewahrung süß duftender Kräuter dient. Vor dem Mast sind Maschinen – Taljen und andere Gerätschaften –, mit deren Hilfe Rahe und Segel geheißt werden können, was nicht ganz leicht ist. Vorn und achtern gibt es ein großes Tor, durch das man auf die drei Decks gelangt. In unserem Hochmut dürfen wir auch nicht die Bilge vergessen, den untersten von vorn bis achtern durchlaufenden Raum, in dem sich aller Unrat und Abfall des Schiffes sammelt. Wenn er nicht regelmäßig gereinigt wird, vermögen nur wenige Leute an Bord dem fauligen Gestank, der aus ihm aufsteigt, zu entrinnen.

Vom Kompaß war soeben die Rede; mit ihm sowie mit Amalfi und dem benachbarten



Abb. 16 *Handelsschiffe im (zerstörten) Wandbild aus der Wunder-Folge des Heiligen Ranieri († 1160), ehemals im Campo Santo zu Pisa, um 1380. Kupferstich in: C. Lasinio: Pitture A Fresco Del Campo Santo Di Pisa Intagliate. Firenze 1828.*



Positano ist eine Nachricht verknüpft, die in der »Topographia Italia:«, der Erben Matthäus Merians, 1688 abgedruckt erscheint: *In Amalfi ist zum ersten der Gebrauch des Schiffs-Compaß oder pyxidis, umbs Jahr Christi 1300, von Flavio Gioia erfunden worden / Daß man nemlich durch Mittel des Magnets / bey Tag und Nacht auff dem hohen und wilden Meer schiffen kan.* Das Wort »erfunden« möchte man durch »verbessert« ersetzen; denn wir wissen aus den Schriften des Engländers Alexander Neckam, daß um 1195 sogar im nördlichen Europa Seekompaß, Kompaßnadel und Wasserbussole geläufig waren. Vielleicht bestand die amalfitanische »Erfindung« in der Kombination von Magnetenadel und Windrose.<sup>18</sup>



Abb. 17 *Karracke im Sturm, der der Heilige Nikolaus zu Hilfe kommt. Gemälde von Gentile da Fabriano, Anfang des 15. Jahrhunderts. Pinacoteca Vaticana Rom (Landström 247).*



Bevor wir dieses Thema verlassen, sei noch jene wundersame Geschichte, Herman Melville's (1819–91) »Die Legende vom Kompaß«, auszugsweise zitiert: *Der Erzbischof von Bordeaux, der gleichzeitig Admiral des Königs war, rüstete seine Schiffe aus und nimmt zum Steuermann den Johann von Aurey, einen alten Bretonen, der frommer war als ein Heiliger und alle Küsten kannte bis zum Türkenlande. Der König und der Erzbischof waren unruhig. Es war auch Grund dazu. »Steuermann«, sagten sie zum braven Johann, »versuche doch uns an Land zu bringen, wo es auch immer sei«. – »Ich weiß nicht mehr, wo Süd und Nord ist«, antwortete der alte Lotse. »Wenn ich nur mit meinem Lot den Meergrund erreichen ... nur ein einziges Sternchen sehen könnte.« Während er so spricht, schlägt er das Kreuz ... ruft die Heilige Jungfrau an. »Herr König und Ihr, Herr Erzbischof«, sagte er, »tut wie ich, ich bitte Euch! Bittet Unsere Liebe Frau, daß sie uns ihr Sternbild zeige ... uns in diesem höllischen Nebel nicht verlassen wird.« Plötzlich schrie er auf: »Ich sehe das Gestirn, ein schönes Sternbild! Wie ein Schiff ist es gestaltet!« Der alte Johann von Aurey betete. Der König, der Erzbischof und die ganze Besatzung verstanden nicht, daß er so zitierte. Aber da hörten sie eine zarte Stimme vom Himmel herabkommen, welche sagte: »Guter Steuermann, nimm meinen Stern; er wird dich immer auf dem Meer leiten.« Im gleichen Augenblick sahen alle, daß Johann einen Stern mit zweiunddreißig Strahlen in den Händen hielt. Der Strahl, der die Lilie trug, wies nach Norden, ein anderer kreuzförmiger nach Osten ... »Gnadenvolle Heilige Jungfrau«, sagte endlich Aurey, »dein Stern soll unser Strichkompaß sein, der uns in das Heilige Land führen wird, damit wir die Schlacht gegen Mahomet und seine Türken gewinnen.«*

Dem europäischen Feindbild des Islams muß hier gerechterweise auch dessen Vermittlerrolle antiker Wissenschaft (beispielhaft: die der Kugelgestalt unserer Erde) und eigene kul-

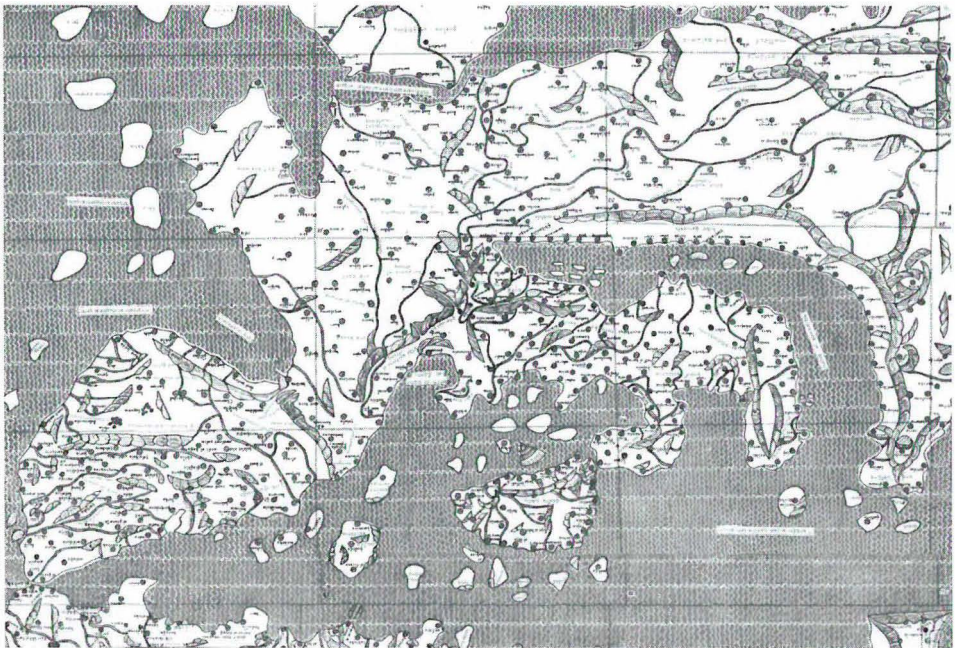


Abb. 18 Europa mit westlichem Mittelmeer, Teil der Weltkarte des al-Idrisi, 1154. Museum für islamische Kunst der Staatlichen Museen zu Berlin. (Zentral: Italien mit Sizilien – zur besseren Orientierung ist die Karte hier um 180° gedreht).

Abb. 19 *Mediterranes Segelschiff, an dessen Heckaufbau in arabischer Schrift ein Friedens-Aufruf erscheint. Schrägwandige Schale aus Lüsterfayence (Ø 22 cm) in kobaldblauer Zeichnung, entstanden um 1430 in Manises, Provinz Valencia; Museum für islamische Kunst der Staatlichen Museen zu Berlin.*



turschöpferische Leistung, welche dem Abendland zugute kam, gegenübergestellt werden. So entstand ein für Europa entscheidendes mohammedanisches Zentrum unter Kalif al-Hakam II. Ibn Ar-Rahman (961–976) mit Universität, Schulen und Bibliothek zu Córdoba in Andalusien. Bis dorthin war zuvor schon al-Mas'udi (um 890/5–956/7) als bedeutender Geograph und Weltreisender gelangt; denn er sprach in seinem »Buch der Goldwiesen«<sup>19</sup> selbst über die Straße von Gibraltar, wo *man das Fließen des Wassers, das sich vom Atlantischen Ozean in das Mittelmeer ergießt, wahrnehmen und seine Bewegung feststellen kann*. Aus dem benachbarten Ceuta stammte al-Idrisi (1099–1166), der, nach Studien in Cór-



Abb. 20 *Schiffsmodell aus der Kirche von Mataró bei Barcelona, in Holz, um 1450. Maritiem Museum »Prins Hendrik« Rotterdam (Landström 249, 250, mit Rekonstruktion 253).*

doba, Reisen durch Afrika, Asien und Europa, als Hofgeograph des Normannenkönigs Roger II., Autor geographischer Werke und Veranlasser einer in Palermo auf Silberplatten gravierten, zwar verlorenen, aber in Papierkopien vervielfältigten<sup>20</sup> Erdkarte (Abb. 18) zu Weltruhm kam.

Nicht weniger bekannt wurden islamische Gelehrte vom Rang eines Ar-Rumi (1179–1229) oder Ibn Battuta (1304–77). Mit deren neuen geographischen wie astronomischen Erkenntnissen, auch eigenen See-Erfahrungen in Gezeiten und Strömungen, Monsunen und Passatwinden, verbesserten sich Nautik und Schiffbau (Lateinersegel vom 9. Jahrhundert an), zumal vielfältige, hochseefähige arabische Fahrzeugtypen (Abb. 19) – Batil, Sambuk, Baqara, Kadis, Fulk, Baghala oder Buma, welche auch in Marco Polos (1254–1324) um 1298 verfaßtem China-Reisebericht »Il Milione« vorkommen, – selbst benutzt worden waren.

Daß solche Erfahrungen und Neuerungen vom christlichen Schiffbau aufgegriffen wurden, zeigt sich an jener um 1450 entstandenen katalanischen Nao, einer Devotionalie aus der Kirche von Mataró (Abb. 20). Björn Landström<sup>21</sup> weist daran auf *die viel diskutierten durchlaufenden Decksbalken, den Betingsbalken, die Salings unter der Mars, das dreifache Taurack und ein Scheibgatt in einer Klampe beiderseits des Vorkastells, aus dem später der Kranbalken hervorging. Ferner sehen wir deutlich die eigenartige Bauart ... der Decke des Vorschiffs, das ... mit seinen gebogenen, geklinkerten Planken so seltsam anmutet. Heute hat das Modell nur einen Mast ...*

Mit ähnlichen wohl zwei- bis dreimastigen Karracken erkundeten inzwischen portugiesische, von Prinz Heinrich »dem Seefahrer« entsandte Kapitäne – auf der Suche eines Seeweges nach Indien und Fernost – Afrikas Westküste. Über den Äquator vordringend und damit endlich den Erdglobus (Abb. 21) auch auf südlichen Kursen umrundend, erreichten Diaz 1488 das Kap der Guten Hoffnung, Vasco da Gama 1497 Indien und Cabral 1500 Brasilien. Wie notwendig solche Erfolge waren, erläutert ein Blick auf Byzanz bzw. Konstantinopel. Es war am 29. Mai 1453 dem Geschützbeschuß und Sturmangriff der Truppen Sultan Mehmeds II. erlegen.

Was dem vorausging, beleuchtet Baptistin Poujoulat<sup>22</sup>: *Nachdem die Belagerung bereits einen Monat gedauert, ohne daß die Türken Terrain gewonnen hatten, sah man aus der*

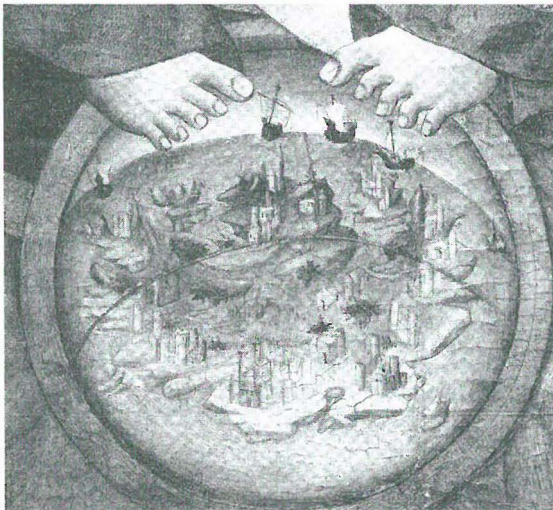


Abb. 21 Schiffe vor dem gewölbten Horizont einer Weltkugel zu Füßen des »Salvator Mundi« (nach Apostelgeschichte 7, 49: »Der Himmel ist mein Stuhl, die Erde meiner Füße Schemel«). Detail der bemalten Altartafel eines Anonymus, Mitte des 15. Jahrhunderts; im Museum zu Bilbao.



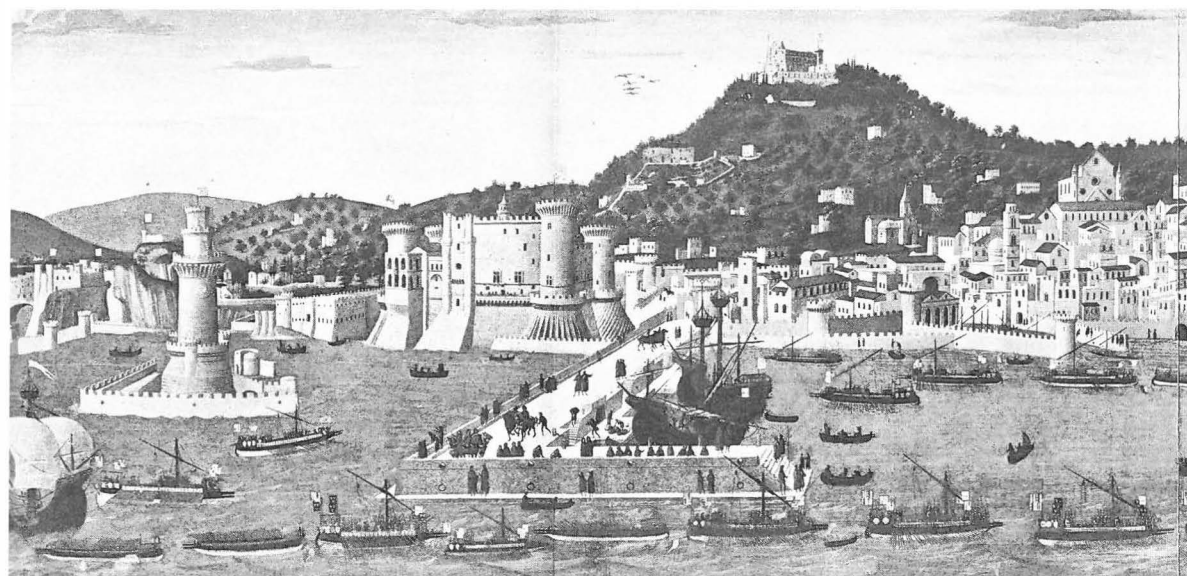


Abb. 22 Ansicht von Neapel mit Galeeren-Formation anlässlich des triumphalen Empfangs für Lorenzo dei Medici 1479. Zeitgenössisches Gemälde eines Anonymus; Museo San Martino zu Neapel.

Ferne fünf Kriegsschiffe herannahen, von denen eins dem Kaiser Konstantin Paläologus und die übrigen den Genuesen gehörten. Sie kamen als Befreier und wurden von den Konstantinopolitanern mit Jubelruf begrüßt ... Mohammed II. verzweifelte daran, sich Konstantinopels zu bemächtigen, wenn er es nicht von der Hafenseite her, wo die Befestigungen schwächer waren, angriff. Aber der Eingang des Goldenen Horns war immer noch durch die beiden Ketten gesperrt, und die fünf Schiffe, welche Byzanz zu Hilfe gekommen waren, hatten ihre Kanonen nach der Seite von Kadi-Kewi gerichtet. Der nördliche Theil des Hafens enthielt jedoch nicht Wasser genug für die großen Schiffe der Griechen und Genuesen, während die leichteren Fahrzeuge der Osmanen darin vor Anker gehen konnten. Der Sultan kam auf die Idee, dieselben zu Lande nach diesem Punkte bringen zu lassen. Dieses kühne Unternehmen, welches in einer einzigen Nacht ausgeführt wurde, war nichts Neues. Es war nicht nur von Hannibal, der auf diese Weise Schiffe in den Meerbusen von Tarent gebracht, und von Octavianus Augustus, welcher dasselbe Mittel anwendete und seine Schiffe über die Landenge von Nikopolis in den Meerbusen von Ambracia transportirte, angewendet worden, sondern auch später, wo der Patricier Niketas im 10. Jahrhundert seine Galeeren auf diese Weise in den Hafen von Korinth bringen ließ und die Venezianer ihre Flotte 1435 aus der Etsch auf den Gardasee führten. Die Schiffe Mohammeds II., deren Zahl sich auf achtzig belief, traten ihren Weg von dem Punkt des Bosphorus, wo sich heutzutage der Palast Bekschistasch erhebt, aus an, wurden durch Menschen und Winden auf starken, mit Talg und Fett überzogenen Brettern, hinter dem Gottesacker vorüber auf den Hügel von Pera gezogen und durch das tiefe St. Dimitrithal im Osten von Galata in den Hafen hinabgelassen. Nachdem diese Operation erfolgt war, ließ der Sultan in kurzer Zeit ein Schiff erbauen, auf welches er Batterien brachte, die den genuesischen Schiffen antworten und die Stadt in Trümmer schießen sollten ... Eine unter den Konstantinopolitanern verbreitete Prophezeiung hatte geweissagt, daß ihre Stadt fallen würde, sobald man Flotten über die Erde segeln sähe.



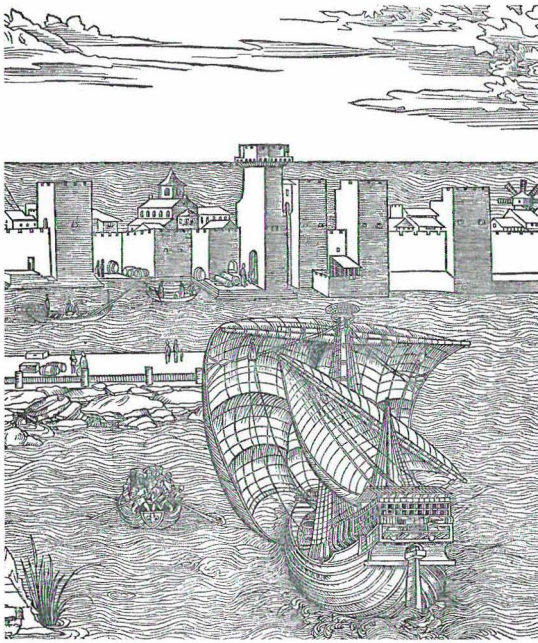
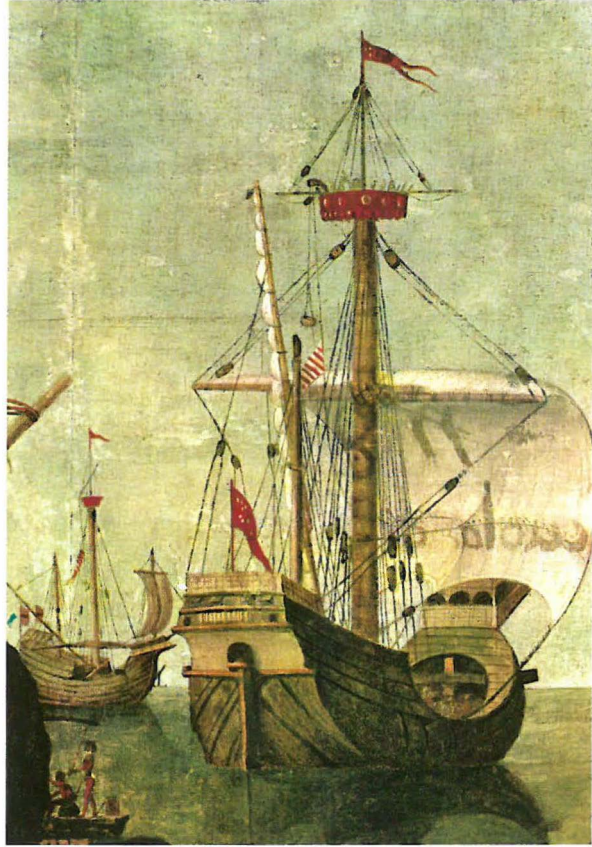


Abb. 23 *Karracke vor dem Hafen von Modon (dem 1500 gefallen venezianischen Marinestützpunkt auf Morea, an der Südwestküste der Peloponnes, heute Methoni). Detail des Holzschnitts von Erhard Rewwich, als panoramabhafte Faltafel in Bernhard von Breydenbachs »Peregrinatio in Terram Sanctam«, Mainz 1486 (Landström 260).*

Dem Fall Konstantinopels folgten sogleich osmanische Heeres- und Flottenunternehmen in der Ägäis, gegen Euböa, Attika und Peloponnes. Im März 1480 stehen türkische Geschwader vor Rhodos, während im August 1480 osmanische Formationen – 90 Galeeren (Abb. 22) und 20 Truppentransporter – Otranto erobern. Wie ein Lichtblick vermag Venedig als letzten wichtigen Außenposten<sup>23</sup> zwar 1498 Cypern zu übernehmen (wo Shakespeare's und Boitos & Verdis »Othello« spielt); aber das 15. Jahrhundert endet mit erneuten Seesiegen der Türken über venezianische Marineeinheiten vor der Insel Sapienza, in der Bucht von Navarino und im Golf von Lepanto.

Ein Deutscher, der Konstantinopel noch vor 1453 erlebte, berichtet in seinem um 1475 erstmals zu Augsburg erschienenen, mehrfach wiederaufgelegten Volksbuch »Eine wunderbarliche Historie, wie Schiltberger, aus München, von den Türken gefangen, in die Heidschaft geführt und wieder heim kommen« von allerhand Mißlichkeiten während seiner wechselvollen Militär- und Gefangenschaftszeit, auch wie er daraus entfliehen und ans Schwarze Meer gelangen konnte: ... *darnach kamen wir auf einen Berg, da sahen wir eine Kogge in dem Meer stehen wohl bei acht Meilen fern vom Gestad. Also blieben wir da auf dem Berg, bis die Sonne unterging. Da es dunkel ward, machten wir ein Feuer, das sah man auf der Koggen* (Abb. 23 und 24)<sup>24</sup>, *darnach schickte der Schiffmann Knechte in einem Boot zu dem Berg, daß sie schauten, wer auf dem Berg wäre. Da wir sie zu uns fahren hörten, da meldeten wir uns, also fragten sie uns, wer wir wären. Da sagten wir ihnen, wir wären Christen, in der Heidenschaft gefangen gewesen und mit Gottes Hilf bis hierher gekommen, daß man uns in die Christenheit überführe, und daß wir wieder zu Lande kämen. Sie wollten uns nicht glauben, daß wir Christen wären, und fragten uns ... Da mußten wir ihnen das Paternoster sagen und den Glauben. Darnach fragten sie, wieviel unser wären, da sagten wir, unser fünf, dann hießen sie uns, auf dem Berg warten, und fuhren wieder zu ihrem Herrn und sagten ihm, als wir ihnen gesagt hätten, darnach fuhren sie herwieder und führten uns auf die Koggen. Da wir drei Tage auf dem Meer fuhren, kamen drei Galeeren, darauf waren Türken, die raubten auf dem Meere. Und kamen auf die Kogge zu und hüt-*

Abb. 24 Venezianische Kogge, 1495, Gemälde-Detail aus Vittore Carpaccios »Aufbruch zur Pilgerfahrt« aus der Serie der Heiligen Ursula-Legende. Accademia Venedig.



ten's gern beraubt, eilten der Koggen drei Tage und zwei Nächte nach und mochten ihr nichts angewinnen. Darnach kam die Kogge zu der Stadt Amastris, und da blieb sie drei Tage, und die Türken fuhren wieder ihren Weg hin.

Darnach fuhr die Kogge wieder auf das Meer und wollt gen Konstantinopel fahren. Und da wir nichts sahen denn Himmel und Wasser, da kam ein Wind und schlug die Kogge wohl auf achthundert welsche Meilen hinter sich zu einer Stadt, die Sinop genannt ist; da lagen wir fünf Tage. Darnach fuhren wir weiter anderhalb Monate auf dem Meere und mochten nicht zu Land kommen. Uns ging die Speise ab, daß wir nichts zu essen hätten noch zu trinken. Da kamen wir auf dem Meere zu einem Felsen, da funden wir Schnecken und Meer-spinnen, die klaubten wir auf und speisten uns vier Tage damit. Und also fuhren wir drei Monate auf dem Meere und kämen darnach gen Konstantinopel, die Kogge fuhr darnach hin in welsche Lande.

Als Zielhafen ist damit wahrscheinlich Genua<sup>25</sup> gemeint. Bereits von Dante und Petrarca gerühmt, sieht Friedrich Nietzsche in Liguriens »Superba« eine höchste Leistung menschlicher Phantasie; gleichlautend meinte Richard Wagner: Niemals noch sah ich etwas Ähnliches wie dieses Genua. Es ist unbeschreiblich schön, gewaltig und doch ganz eigenartig. Und in »La Vie Errante« bekennt Guy de Maupassant: Einer der schönsten Anblicke, die einem diese Welt zu bieten hat: Genua vom hohen Meer aus. In der Tiefe der Bucht erhebt sich die Stadt, wie aus den Fluten steigend, am Fuß des Gebirges. Längs der beiden Küstenstreifen, die sich um sie runden, spiegeln fünfzehn kleine Städte ihre hellen Häuser im



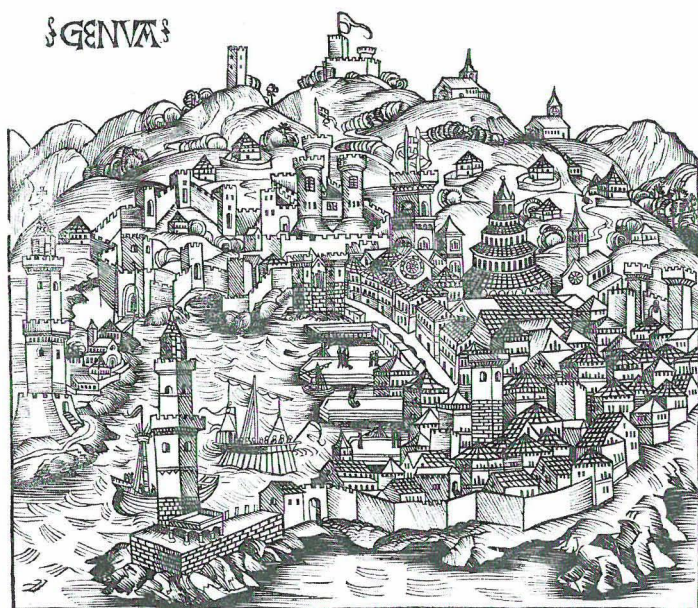


Abb. 25 Vogelschau-  
Ansicht von Hafen  
und Stadt Genua,  
Holzschnitt von  
Michael Wolgemut in  
Hartmann Schedels  
»Buch der Chroni-  
ken«, erschienen bei  
Anton Koberger in  
Nürnberg 1493.

Wasser. Oberhalb des riesigen Hafens streckt sich Genua über die ersten Vorberge der Alpen ... Auf der Mole steht ein sehr hoher Leuchtturm ... »Die Laterne«.

Sie erscheint ganz links in unserem Holzschnitt (Abb. 25) und hatte Ende des 15. Jahrhunderts tatsächlich eine Entsprechung auf gegenüberliegender Mole. Am rechten Bildrand erkennen wir zudem jene 1159 errichtete, von Türmen flankierte Porta Soprana. Dahinter befinden sich die Hausreste, in denen Kolumbus zwischen dem 26. August und 31. Oktober 1451 geboren worden sei – wie es Salvador de Madariaga in seiner seit 1940 geradezu »klassisch« bewerteten Colón-Biographie<sup>26</sup> glaubhaft macht – als *sephardischer Jude* ... Nach vier oder fünf Jahren Lehrzeit als Schiffsjunge muß er sich etwa mit vierzehn Jahren entschlossen haben, endgültig den Seemannsberuf zu ergreifen, und zwar nahm er Dienste auf einem Kaperschiffe ... Wenn der letzte aufgefundene genuesische Urkundentext echt ist, dann fuhr Colón bis 1479 ununterbrochen zur See ... Was nun das Äußere seiner Person und seines körperlichen Anblicks betrifft, so war er von hohem Wuchs und überdurchschnittlich groß: sein Antlitz war lang und hoheitsvoll. Die Nase war adlerförmig gekrümmt. Seine Augen waren blau, die Farbe seiner Haut weiß mit einer Neigung, sich leicht brandrot zu verfärben. Bart und Haupthaar waren in seinen jungen Jahren blond, dann verfärbten sie sich und wurden grau und weiß. Seine Art zu sprechen war angenehm und fröhlich ... Er war ein ernster Mann, gemäßigt, in allem was er tat, Unbekannten gegenüber liebenswürdig ... seine Unterhaltung zeugte von Diskretion und Klugheit ... Am Donnerstag, dem 20. Mai 1506 brach Christóbal Colón in Valladolid auf, um die letzte Reise anzutreten, von der niemand wiederkehrt.

#### Anmerkungen:

- 1 Deren vier Wappen bilden übrigens das Mittelembem der grün-weiß-roten italienischen Schiffsflaggen.
- 2 Dante, obwohl in Florenz zur Welt gekommen, huldigt bereits Ravenna, wo er starb und sein Grabmal erhielt; siehe Knaurs Lexikon der Weltliteratur, hrsg. v. D. Krywalski. München 1979 bzw. 1986.
- 3 Helmut Pemsel: Seeherrschaft. Eine maritime Weltgeschichte, Bd. 1. Koblenz 1985; ders.: Biographisches Lexikon zur Seekriegsgeschichte. Koblenz 1985.



- 4 F.M. Feldhaus: Die Technik der Antike und des Mittelalters. Wildpark-Potsdam 1931, S. 231f., 240, 249f., Abb. 264, 277.
- 5 Frank Thieß: Die Griechischen Kaiser. Die Geburt Europas. Hamburg-Wien 1959–60, S. 698ff.; bekannt auch als Autor des »Tsushima«-Romans 1936; siehe desgl. Georg Ostrogorsky: Geschichte des Byzantinischen Staates. München 1965, S. 93ff.
- 6 Ekkehard Eickhoff: Seekrieg und Seepolitik zwischen Islam und Abendland bis zum Aufstiege Pisas und Genuas (650–1040). Phil. Diss. Saarbrücken 1954 (Maschinenschrift; überarbeitet und gedruckt erschienen in Berlin: De Gruyter 1966); Paul Lächler & Hans Wirz: Die Schiffe der Völker. Olten-Freiburg 1962, S. 311, Abb. 243.
- 7 Björn Landström: Das Schiff. Vom Einbaum zum Atomboot. Gütersloh 1961 (soweit seine Umzeichnungen und Rekonstruktionen hier abgebildete Originalvorlagen betreffen, ist auch fortan Brandströms Abb.-Nr. genannt).
- 8 Schiff und Zeit 20, 1984, S. 83; Pemsel: Seeherrschaft (wie Anm. 3), S. 116, spricht von Molara, wo die Pisaner 36 Galeeren und 9000 Gefangene einbüßten; siehe auch E. Berckenhagen: Ein königlicher Freundschaftsbeweis. Graf Algarottis Grabmal im Campo Santo zu Pisa. In: Jahrbuch Preußischer Kulturbesitz 28, Berlin 1991 (1992), S. 487–495 mit Abb.; im Campo Santo hängen sogar Kettenteile, mit denen der Pisaner Hafen einst geschlossen wurde.
- 9 John Julius Lord Norwich: (The Normans in the South 1016–1130, London 1967) Die Wikinger im Mittelmeer. Das Südreich der Normannen 1016–1130. Wiesbaden 1968, S. 272f.
- 10 Willy Cohn: Die Geschichte der normannisch-sicilischen Flotte unter der Regierung Rogers I. und Rogers II. 1060–1154. Breslau 1910, S. 100f.; siehe auch J.J. Norwich: Die Normannen in Sizilien 1130–1194. Wiesbaden 1971; Pemsel: Biographisches Lexikon (wie Anm. 3).
- 11 Steven Runciman: Geschichte der Kreuzzüge. München 1983, S. 815f.; Hans Eberhard Mayer: Geschichte der Kreuzzüge. Stuttgart 1985, S. 130ff.; E. Berckenhagen: In: Schiff und Zeit 29, 1989, S. 80 und 30, 1989, S. 79f.
- 12 Alvise Zorzi: Venedig eine Stadt, eine Republik, ein Weltreich 697–1797. (Milano 1979) München 1981.
- 13 Régine Pernoud: Die Kreuzzüge in Augenzeugenberichten. Düsseldorf 1961, S. 273f., 293ff.
- 14 Carl A. Willemsen: Kaiser Friedrich II. und sein Dichterkreis. Staufisch-sizilische Lyrik in freier Nachdichtung. Krefeld 1947, S. 47, 84, 88f.
- 15 Pernoud (wie Anm. 13), S. 293ff.
- 16 Eine monumentale (in der Schiffswiedergabe schwächere) Fresko-Kopie von Giotto's »Navicella« befindet sich im Gewölbe der Cappella degli Spagnoli von Santa Maria Novella zu Florenz, um 1370. – Die »Navicella«, Giotto's berühmtestes Werk, befand sich als großes Mosaik ursprünglich an der Ostwand des Atriums von Alt-St. Peter in Rom; vgl. Richard Seewald: Giotto. Olten 1950, S. 35ff., Taf. III (= das heutige barock-veränderte Mosaik an St. Peter).
- 17 Basil W. Bathé: Von den Kreuzzügen zu den Kreuzfahrten. Bielefeld 1972, S. 16.
- 18 Grundsätzliches zum Kompaß-Thema gibt u.a.: Eva G.R. Taylor: The Haven-Finding Art. London 1958, S. 92ff.
- 19 E. Berckenhagen: al-Mas'udi's Erkundungsreisen. In: Schiff und Zeit 31, 1990, S. 6.
- 20 Frank Debenham: Die Erforschung der Welt. (London 1960) Stuttgart 1970, Abb. S. 50; Marek Meissner: Das goldene Zeitalter Arabiens unter den Abbasiden. (Warschau 1977) Hanau (nach) 1986, Tafel nach S. 32.
- 21 Landström (wie Anm. 7), S. 94.
- 22 B. Poujoulat: Geschichte des Osmanischen Reichs. Leipzig 1853, S. 20f.; A.D. Mordtmann: Belagerung und Eroberung Constantinopels. Stuttgart-Augsburg 1858, S. 57ff.
- 23 E. Berckenhagen (wie Anm. 11), S. 78.
- 24 Für Schiltberger, den schreibkundigen bairischen Kriegsfreiwilligen und Abenteurer, war jedes Schiff verständlicherweise eine deutsche Kogge, obwohl im Schwarzen Meer wahrscheinlich nur venezianische oder Genueser Karracken erwartbar gewesen sein dürften. – Zum Modon-Panorama siehe E. Berckenhagen: Schiffe Häfen Kontinente. Berlin 1983, S. 105, Abb. 73; ders.: Seefahrt und Weltliteratur. In: Schiff und Zeit 27, 1988, S. 5, Bild 4 (vgl. dazu S. 7, Bild 7 = die seitenverkehrte Kopie davon in Christoph Kolumbus' »Epistola de insulis nuper inventis«. Basel 1493).
- 25 Ennio Poleggi: Paesaggio e Immagine di Genova. Genova 1982.
- 26 S. Madariaga: (Vida del ... Cristóbal Colón, 1940) Kolumbus. Leben, Taten und Zeit. Bern-München-Wien 1992, S. 26f., 58, 68f., 513.

## Mediterranean shipping in the Middle Ages

### Summary

As a mosaic is created of many differently coloured cubes of glass, this panorama of maritime activity on the Mediterranean from 500 to 1500 is the product of two dozen ships' reports, impressions from eye-witness accounts, historical and lyrical revelations. Delimited by the decline of classical antiquity at the start and the evolution of the Renaissance at the finish, we contemplate the Mediterranean epochs of European *Völkerwanderung* and the crusades, the network of Norman and Hohenstaufen interrelationships, the Byzantine–Islam conflict and the four mutually competing maritime republics Amalfi, Pisa, Genoa and Venice.

Constantinople (since 1453 Istanbul) was founded as "Nova Roma" in 330, the division of the Roman Empire into its western and eastern parts was carried out by Theodosius in 395 and Theoderich became the ruler of Italy in 493. It was then – following the annihilation of the Vandals and the Ostrogoths – that in the middle of the 6th century under Justinian the Great, the Byzantine Empire reached its widest expansion, protected by its own naval fleet. Our attention is drawn first to Ravenna's harbour Classe. The following century brought two revolutionary, one might even say epochal, events with it: the emergence of Islam and the improved application in battle of the "Greek war fire." Thanks to Kallinoko's new use of the siphon, the Greeks achieved an overwhelming victory over the Arabs besieging Byzantium in 678. That drama can be vividly relived in the work of the novelist Frank Thieß which includes descriptions of the participating ship types and their armaments.

The focus then turns to Amalfi, an important maritime republic from 839 to 1131, and its impact on the Mediterranean area, as well as to Landolfo Ruffolo, merchant, shipowner and freebooter typical of his time, to whom Boccaccio devotes an entire chapter in his much-read "Decameron." Pisa's maritime pursuits, significant until 1406, are illuminated, Norman and Hohenstaufen fleet operations touched on. The historic personages involved in these events – Konstanze, heiress to the Norman Empire and her son Emperor Frederick II – are brought alive for us in poetic visualizations.

It is from a historical source – the contributions (1202–04) of Geoffrey de Villehardouin to the "Conqueste de Constantinople" – that we receive first-hand impressions of the conquest of Byzantium by the Venetians and the crusaders with whom they were in league – one of the more absurd events of world history. Live reports cast images of various other crusade episodes off the shores of Akkon (Acre), Rhodes, Cyprus, Roche-de-Marseille, Aigues-Mortes and Damiette and allow a glimpse at the pilgrimages. We also find occasional descriptions of ships and their navigational instruments, for example in Herman Melville's wondrous "Legend of the Compass."

The hostile European image of Islam is justly contrasted with the latter's role in transmitting the scientific revelations of classical antiquity (the spherical shape of the earth) as well as with the creative achievements of its own culture. Well-known scholars and travellers – al-Mas'udi, al-Idrisi, Ar-Rumi, Ibn Battuta – provide evidence of the ever-advancing expansion of the human conception of the world, always the foundation for nautical innovation. An eye-witness report conveys the fall of Constantinople in 1453 – due to the ships' being pulled "over the mountain" – and its occupation by the Turks; the fate of a prisoner of war is echoed in the Schiltberger writings. A brief glance at Genoa's maritime role as well as the universal impact of that city's great son – Christopher Columbus – bring these Mediterranean tales to a close.